Jahrbuch

für

Volkswirthschaft und Statistik.

Herausgegeben

von

Otto Hübner.

Vierter Jahrgang.

Leipzig.
Verlag von Heinrich Hübner.
1856.

Vorwort.

Ich übergebe hiermit dem Publicum den vierten Jahrgang des Jahrbuches für Volkswirthschaft und Statistik, welches von seinen Vorgängern in sofern abweicht, als bei Besprechung des Zollvereinsverkehrs auch der Handel fremder Länder zum Vergleiche angegeben und in den verschiedenen Aufsätzen die neuere Gesetzgebung, welche sich auf die in denselben besprochenen Gegenstände bezieht, mit besonderer Sorgfalt registrirt ist.

Wichtige Geschäfte, zu welchen ich im Laufe dieses Herbstes berufen wurde, eben sowohl, als der Wunsch, nicht durch zu grosse Ausdehnung dem Verleger einen billigen Preis unmöglich zu machen, veranlasste diesmal den Ausfall des statistischen Gemäldes, welches alljährlich von einem deutschen Lande zu geben im Plane des Buches liegt.

Wenn die Besprechung der volkswirthschaftlichen und statistischen Literatur ebenfalls fehlt, so war hierfür der besondere Grund vorhanden, dass seit Erscheinen des letzten Jahrbuches zu wenig

Neues von Bedeutung auf diesem Gebiete geliefert wurde, um dessen Besprechung nicht auf den nächsten Jahrgang verschieben zu können.

Ich habe mich übrigens bemüht, auch in dem gegenwärtigen Buch einen Reichthum an Material zu vereinigen, der dasselbe zu dem Anspruch auf das Wohlwollen berechtigt, welches das Publicum den früheren Jahrgängen so nachsichtig zu Theil werden liess.

Berlin, September 1855.

Otto Hübner.

Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
Die Verhandlungen über den Sundzoll in den preussischen Kammern 1854—1855, von A. T. Kruse	1
Der deutsche Zollverein 1853 und 1854, von O. Hübner	50
Deutsches Bankwesen im Jahre 1854, von O. Hübner	140
Deutsches Versicherungswesen im Jahre 1854	164
a) Ergebnisse der Gothaer Lebensversicherungs-Bank, von G. Hopf	164
b) Geschäfts-Ergebnisse der Lebensversicherungs-Anstalten Deutschlands im Jahre 1854, von O. Hübner	193
c) desgl. der Feuerversicherungs-Anstalten, von O. Hübner	198
d) desgl. der Transport- und Seeversicherungs-Anstalten, von O. Hübner	200
e) desgl. der Hagelversicherungs-Gesellschaften, von O. Hübner	203
Die deutschen Eisenbahnen 1834—1854, von H. Viereck	205
Deutschlands Seeschifffahrt und Rhederei im Jahre 1854, von O. Hübner	249
Schifffahrt deutscher Flüsse, von O. Hübner	268
Deutsche Auswanderung im Jahre 1854, von O. Hübner	289
Der deutsch-österreichische Telegraphenverein, von H. Stolp	306
Handels- und Schifffahrts-Verträge	323
Register	327

Druckfehler.

Seite 10. Zeile 7 von unten: lese wie anstatt so.
„ 23. „ 4 „ „ „ Poltrian anstatt Poltviae.
„ 25. „ 21 „ „ „ dadurch anstatt durch.
„ 44. „ 8 „ „ „ Fassung anstatt Mahnung.
„ 105. Dänemark Roggen 1851: lese 37^{5} anstatt 57^{5}.
„ 124. Frankreichs Weinproduction muss es heissen:

Millionen Hectolitres

1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
52	$35\frac{1}{2}$	$44\frac{3}{4}$	$39\frac{1}{2}$	$28\frac{1}{2}$	$22\frac{2}{3}$	$10\frac{3}{4}$

„ 290. 3. Zeile 196000 anstatt 296000.

Die
Verhandlungen über den Sundzoll
in den
Preussischen Kammern
1854—1855.

Der Weltkampf zwischen England und Frankreich, jene Continental-Sperre, die den Seehandel Europa's zu vernichten drohete, hatte das Gefühl für die Last des Sundzolles bei den schifffahrttreibenden Nationen um so mehr abgestumpft, als mit dem Vorrücken der Franzosen an die Ostsee *1806* bis 1812 hier fast aller Seeverkehr aufhörte, oder nur unter englischer Convoi, ohne Sundzoll, durch die Belte betrieben ward. Im Jahre 1808 erhob Dänemark nur 9704 Rthlr. Sundzoll.

Bei den Friedensverhandlungen in Wien 1815 ward des Sundzolles gar nicht gedacht, während viel Aufhebens von den Flusszöllen gemacht ward und die Diplomatie, welche sich, selbst hiebei, durch das berühmte jusqu'à la mer blamirte, konnte wohl entschuldigt werden, wenn sie über den Sundzoll vielleicht absichtlich mit Stillschweigen hinwegging, da ja auch Kaufleute und Rheder sich damals ganz passiv verhielten; Dänemark allein war in der Sundzollfrage diplomatisch sehr thätig, aber freilich nur für den Zoll, und, wie man annimmt, nicht ohne stillen Erfolg.

Als aber der Verkehr der preussischen Ostseehäfen sich rasch wieder erhob und daneben auch Schiffsbau und Rhederei, da machte sich die Last des Sundzolles nach und nach immer mehr wieder fühlbar und namentlich musste Stettin schon bei geringer Ermässigung der Elbzölle bald gewahr werden, dass die Concurrenz zwischen Elb- und Sundzoll eine bedeutende, auf die Wahl des Handelsweges erheblich einwirkende Frage sei.

Seitdem sind nun die Klagen der Ostseehäfen gegen den Sundzoll immer zahlreicher und lauter geworden; der Handelstractat zwischen Preussen und Dänemark, vom 17. Juni 1818, galt zwar der preussischen Diplomatie für ein Meisterstück, weil Preussen darin zu dem Range einer „begünstigten Nation" von Dänemark (!) erhoben ward; allein der Seehandel und die Rhederei Preussens hatten davon keinen dankenswerthen Nutzen, da jede andere seefahrende Nation gleiche Tarif-Begünstigung schon genoss oder sehr leicht erlangen konnte, und die Last des Sundzolles weit weniger im Tarif desselben, als in den Nebenkosten bestand. Je mehr der Schifffahrtsverkehr durch den Sund zunahm, desto deutlicher trat die Grösse der ungerechten Belastung des Ostseehandels mit der übrigen

Welt hervor und desto öfter wurden die Klagen des Handelsstandes darüber laut.

Leider sieht die Staatsweisheit unserer Zeit in solchen Klagen des Handelstandes nichts weiter als ein egoistisches Streben für individuelle oder höchstens lokale Interessen; es wird nur zu oft und zu leicht verkannt, dass der Handelsstand in dergleichen Dingen nur der sachverständige Vertreter allgemeiner Staats-Interessen ist; ja es giebt noch thatsächlich Staatsmänner, die ganz gleichgültig gegen den Sundzoll sind, weil *sie* annehmen, Alles, was daran erspart werden könnte, würde doch nur in die Tasche der betheiligten Kaufleute fallen; es ist sogar vorgekommen, dass der Klage über den Nachtheil des Sundzolles für preussische Staats-Interessen die Bemerkung entgegengestellt ward, dieser Nachtheil trete in vielen Fällen deshalb gar nicht ein, weil z. B. für Getreide- und Holz-Abschiffungen in der Regel der a u s w ä r t i g e Empfänger den Sundzoll bezahle! — — Man denke sich einen Diplomaten dieses Glaubens als den preussischen Unterhändler eines Handelstractats!

Dänemark hat aus solcher Schwäche staatswirthschaftlichen Urtheils zu allen Zeiten den grössten Nutzen zu ziehen gewusst. — Vielleicht auf Grund der Erfahrungen, die es in der Jugendzeit seines Staates und seiner Sundzollgelüste, in den Verhandlungen mit hanseatischen Kaufleuten zu machen Gelegenheit hatte — die den Sundzoll auf ein nach Zeit und Umständen gebührendes Minimum — nicht ohne höchste Anstrengung ihrer materiellen Kräfte — zu beschränken verstanden (1370) — verweigerte Dänemark, als der Tractat mit Preussen von 1818 zu Ende ging (1838) die Zuziehung kaufmännischer Unterhändler zu den neuen Verhandlungen, schob, sehr diplomatisch, diese überhaupt auf mehrere Jahre zurück, verstand das Auftreten der Huller Kaufleute im Parlament 1841 durch Lord Palmerston's „auswärtige" Politik zu paralysiren und neben England sowohl Schweden als Preussen auf's Neue zu fesseln, durch die Tractate von resp. 1841 und 1846, worin die — für kaufmännisches Urtheil *düpirende* — Bestimmung diplomatisch motivirt und genehmigt ward, dass, w e i l die Zahl der passirenden und zahlenden Schiffe bedeutend zugenommen habe, d e s h a l b müsse künftig j e d e s Schiff m e h r bezahlen!

Es ist wohl kein Wunder, wenn nach solcher Behandlung der Sache namentlich der Handelsstand und die Schiffs-Rhederei der preussischen Ostsee-Städte immer bitterere Klagen führten über die Belastung ihres See-Verkehrs durch den Sundzoll und in der That wird das preussische Ministerium weniger Dank-Adressen für den Tractat vom 26. Mai 1846, der Preussens Tributpflicht abermals bis zum 1. Juli 1851 prolongirte, als Beschwerdeschriften über den immer fühlbarer werdenden Druck des Sundzolles entgegengenommen haben; in 1848—1849 mussten diese Beschwerden, dem Kriegsgeschrei gegenüber, zwar verstummen, dagegen Preussens jammervolle Lage, Dänemark gegenüber, hervortreten und es erscholl desto lauter der Nothschrei nach einer deutschen, preussischen Marine.

Der Gedanke an eine „deutsche" Flotte musste mit der Hoffnung auf deutsche Einheit verschwinden; Preussen aber hielt fest an der Ueberzeugung, dass es Beruf und Pflicht habe, seine weitgedehnten Küsten und ausgebreiteten Seehandels- und Schifffahrts-Interessen mehr zu schützen, als es mit seiner Landmacht möglich war. Neben solchen Bestrebungen musste der Widerwille gegen die Fortdauer eines Sundzoll-Tributes immer mehr Boden gewinnen; die preussische Regierung liess sich auf eine förmliche Erneuerung des Tractates von 1846 nicht ein, sondern die unbestimmte Fortdauer auf Artikel 1 und 11 desselben bis weiter beruhen.

Als nun 1854 die russische Pfandnahme an der Donau ganz Europa aufschreckte und mahnte: unter andern auch dafür Sorge zu tragen, dass die Donauschifffahrt nicht tributpflichtig werde an Russland, da wurde der Druck einer schon lange bestehenden, ähnlichen Tributpflichtigkeit am Sunde desto lebhafter empfunden und die öffentlichen Blätter wurden sehr

laut darüber. Das Bremer Handelsblatt (1854. Nr. 139) widmete demselben eine besondere Abhandlung, die dann später als Broschüre „Der Sundzoll und der Welthandel", Leipzig 1854, bei Gustav Meyer, auch in englischer und französischer Uebersetzung, mit vieler Emsigkeit selbst nach dem Auslande verbreitet ward. Das Preussische Wochenblatt und die Kölnische Zeitung lieferten mehrere Artikel über die Sundzoll-Frage, welche bereits in den Vereinigten Staaten neuerdings zu einem Gegenstande von Staatsverhandlungen gemacht worden war, und wieder von dem Bremer Handelsblatt und einer Broschüre: „Der Sundzoll und die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Bremen 1854" den weiten Kreisen der Oeffentlichkeit mitgetheilt wurden, als die preussichen Kammern Ende November 1854 zusammentraten.

Alsbald vereinigten sich mehrere Vertreter der Ostsee-Provinzen, in der Ueberzeugung, dass es als eine ernste Pflicht ihrerseits erscheinen müsse, der königlichen Staatsregierung die hohe Wichtigkeit der Sundzoll-Frage auch von Seiten der Kammern ebenso bemerklich zu machen, wie es 1841 im englischen Parlamente und jüngst in Nord-Amerika durch einen Antrag des Präsidenten der Vereinigten Staaten geschehen war. Der Augenblick schien um so dringender, wenn in den Verhandlungen mit Russland über die Freiheit der Donau-Mündung das ähnliche Verhältniss am Sunde nicht ganz unbeachtet bleiben sollte. Dann aber auch, weil das Vorschreiten Nord-Amerika's in dieser Angelegenheit neue Verhandlungen über die eigentlich schon abgelaufenen Tractate von 1841, selbst mit Schweden und England, hervorrufen müsse, wobei Preussen sich unmöglich wieder in eine passive Lage drängen lassen könne und dürfe.

Die betreffenden Abgeordneten vereinbarten zunächst für die Zweite Kammer folgenden Antrag (Drucksache Nr. 24. Zweite Kammer, III. Legislatur-Periode, III. Session):

Die hohe Kammer wolle beschliessen:

Die Kammer erklärt im Hinblick auf die wichtigsten Handels-Interessen des Landes es für nothwendig, dass von der königlichen Staats-Regierung baldigst entscheidende Schritte zur Beseitigung des Sundzolles geschehen.

Motive.

Dem preussischen Ostsee-Handel erwächst aus dem Fortbestehen des Sundzolles, neben grosser Belästigung und Störung, sehr bedeutender Schaden.

v. Saenger, Antragsteller.

Unterstützt durch:

v. Bockum-Dolffs. Natorp. Dopfer. v. Saucken. v. Enckevort. Diestel. v. Vincke. v. Hennig. Witte. Denzin. v. Krause. Schmückert. Heintze. v. Bethmann-Hollweg. Mathis. Riebold. v. Carlowitz. Thym. Kruse. Bock. Freudenfeld. v. Gruner. Meyer (Pyritz). Uphagen. Jacobs (Potsdam). Martens (Schwetz).

Der Antrag wurde am 20. December 1854 ins Plenum gebracht; nach einer ziemlich ausgedehnten Discussion darüber, ob derselbe an die Abtheilungen oder an eine Fach-Commission zur Berathung verwiesen werden solle — entschied sich die Kammer nach den Ansichten von v. Patow, v. Vincke, v. Reichensperger, v. Saenger u. A. für eine gemeinschaftliche Berathung in den vereinigten Commissionen für Finanzen und Zölle und für Handel und Gewerbe.

Die Commission für Finanzen und Zölle bestand aus 21 Mitgliedern: v. Bonin (Wolmirstedt), Vorsitzender; Kühne, Stellvertreter; Bock, Schriftführer; v. Saenger, Stellvertreter; du Vigneau; Koeltz; Graf Cieszkowski;

Denzin; Schuh; Denecke; Freiherr v. Hertefeld; v. Berg; Reichensperger (Geldern); Kroszewsky; Freih. v. Patow; Schmitz (Grevenbroich); v. Kamptz; R. v. Auerswald; Jacobs (Potsdam); Carl; Kühne; v. Saenger; Kruse. Die Commission für Handel und Gewerbe bestand aus 14 Mitgliedern: v. Fock, Vorsitzender; Schmückert, Stellvertreter; Secherling, Schriftführer; Metzmacher, Stellvertreter; Freih. v. Roth; Pannenberg; Witte; Möller; Uphagen; Grobe; v. Kamptz; Kraemer; Kiessling; Kruse.

Zu Referenten über den v. Saenger'schen Antrag für die Commissionen wurden ernannt: Kruse von Stralsund und Witte von Stettin; diese vereinbarten die Herbeischaffung von Materialien zur geschichtlichen und statistischen Beleuchtung der ganzen Sundzoll-Frage, namentlich auch der zuverlässigsten Original-Nachweisungen aus den Ostseehäfen über die wirklichen Kosten für die Schiffe und für die Ladungen.

Als die Grundlage für die Berathung hinlänglich gewonnen war, nahmen die vereinigten Commissionen in ihrer Sitzung vom 26. Januar 1855 die Darstellung beider Referenten entgegen, und es wurde darüber in Gegenwart zweier Regierungs-Commissarien drei Stunden lang debattirt. Die Referenten hatten die unveränderte Fassung des Antrages zur Annahme und Befürwortung empfohlen, die Regierungs-Commissarien im Allgemeinen die Zustimmung des Staatsministeriums mit der Haupt-Absicht des Antrags erklärt und das Bestreben — auch ohne einen Kammerbeschluss — den Sundzoll zu beseitigen, zugesichert. Es kam nun von einer Seite in Frage, ob unter diesen Umständen nicht gerathen sei, der Kammer den Uebergang zur einfachen Tages-Ordnung zu empfehlen; dem aber wurde von vielen Seiten widersprochen und dieser Antrag, eben so wie ein anderer auf motivirte Tages-Ordnung, wurde entschieden abgelehnt. Nach mancherlei Versuchen und Vorschlägen, den verschiedenen Ansichten einen gemeinschaftlichen Ausdruck zu geben, vereinigte man sich, dem Plenum der Zweiten Kammer eine solche Resolution vorzuschlagen, deren Fassung die Haupt-Tendenz des ursprünglichen Antrages festhalte und eine ziemlich allgemeine Zustimmung hoffen lasse.

Ueber eine solche Resolution vereinbarten sich die vereinigten Commissionen — in ihrer Sitzung vom 2. Februar 1855 — unter völliger Zustimmung der Regierungs-Commissarien, und zum Berichterstatter an das Plenum ward der Abgeordnete Kruse einstimmig erwählt.

Während Abfassung des Berichtes und der dafür bestimmten geschichtlichen und statistischen Anlagen ward unter den betheiligten Abgeordneten für zweckmässig erkannt, die für die Zweite Kammer heabsichtigte Resolution als Antrag auch in die Erste Kammer einzubringen, um nach dem dortigen Erfolge desto sicherer in der Zweiten Kammer vorzugehen.

Der Antrag wurde von dem Ober-Bürgermeister Hering aus Stettin gestellt und lautete nach Drucksache Erster Kammer Nr. 89, vom 28. Februar 1855, in Uebereinstimmung mit der für die Zweite Kammer beabsichtigten Resolution, wie folgt:

Die Kammer wolle beschliessen, wie folgt:

> Die Kammer erkennt die nachtheilige Einwirkung des Sundzolles auf den Handel und die Rhederei Preussens an; sie erwartet, dass die Königliche Staats-Regierung keine zur Abschaffung des Sundzolles geeignete Gelegenheit unbenutzt lassen wird.

Motive.

Die empfindlichen Nachtheile, Belästigungen und Störungen, welche dem Preussischen Ostsee-Handel aus dem Sundzolle erwachsen.

Berlin, den 28. Februar 1855.

Hering, Antragsteller.

Unterstützt durch:

Dr. Brüggemann. Frhr. v. Buddenbrock. Fabricius. v. Frankenberg-Ludwigsdorf. Groddeck. Graf v. Hardenberg. Graf v. Hoverden. Graf v. Itzenplitz. Körner. Krausnick. R. v. Maltzahn. Piper. v. Ploetz. Graf v. Redern. Frhr. v. Rothkirch-Trach. Graf v. Schlieffen-Sandow. Prinz zu Schönaich-Carolath. v. Senfft. Frhr. v. Sobeck. Voigt. Wegmann. Graf York v. Wartenburg. v. Zander.

Die Erste Kammer verwies diesen Antrag am 9. März 1855 an eine dafür besonders erwählte Commission, die hierüber durch den Abgeordneten v. Below unterm 24. März Bericht erstattete, wie folgt (laut Drucksache Erster Kammer Nr. 150):

Die Commission hat, in Anwesenheit der Vertreter der Königlichen Staats-Regierung, Herren Geheimen Legationsrath Philippsborn, Geheimen Regierungsrath Delbrück, Geheimen Ober-Finanzrath Hennig, und mit Zuziehung des Antragstellers, den vorliegenden Antrag einer eingehenden Prüfung unterworfen, und erstattet hiermit ihren Bericht.

Beim Beginne der Berathung hat sich die Commission über die Nothwendigkeit verständigt, den Antrag unter geschiedenen Gesichtspunkten zu erörtern und sich dabei die Frage zu stellen:

1) Ist der Antrag ein wesentliches Bedürfniss?
2) Berührt derselbe ein allgemeines, den ganzen Staat angehendes Interesse?
3) Ist derselbe gegenwärtig an der Zeit?

Es wird zunächst in Betracht gezogen, wie der Sundzoll einen belastenden und hemmenden Einfluss auf den Waaren-Verkehr und die Rhederei sämmtlicher Ostsee-Häfen durch die Erhebung eines Zolles von 1 pCt. ad valorem ausübt. — Derselbe ist erhöht, über diesen Normalsatz hinaus, durch die, in Vergleich mit den gegenwärtigen Preisen, hohen Waarenpreise des Jahres 1645, welche dem Tarif von Christianopol zu Grunde liegen, — er wird gesteigert durch die Willkür der Erhebung des Zolles von Waaren, die nicht in diesem und den späteren Tarifen aufgenommen sind. — Ausserdem hat der Rheder eine nach dem Tonnengehalt des Schiffes wechselnde Abgabe zu zahlen, bei deren Entrichtung Schiff und Ladung häufig bei hohem Seegange im Sunde gefährdet ist, während der Capitain Abgaben verschiedener Benennung und Ursprungs persönlich zur Dotirung reicher Dänischer Zoll-Aemter und Zoll-Sinecuren darzubringen hat.

Die stete Steigerung des Waaren-Verkehrs, die Vermehrung der den Sund passirenden Schiffe, im Anfange des vorigen Jahrhunderts 3500, jetzt über 20,000 jährlich, erhöht und erneuert die oft wiederholten Klagen, in die nur die Nordsee-Häfen nicht einstimmen, weil ihnen aus dem Druck des Sundzolles fortdauernd die Hoffnung blüht, durch die überlegene Macht ihres Capitals und Credits und durch eine in grossen Dimensionen lange geübte Handelsthätigkeit die Rivalen in den Ostsee-Häfen niederzuhalten. — Der Druck des Sundzolles lastet naturgemäss auch auf den Stromgebieten und den Hinterlanden unserer Ostsee-Häfen, durch Vertheuerung aller Importe, und muss vom Fabrikanten wie vom Consumenten mit getragen werden. Mehr wie dies. Die Preise sämmtlicher Erzeugnisse der ländlichen Production sind wesentlich bedingt durch die Handels-Verbindungen, das Capital und das Angebot disponibler und daher wohlfeilerer See-Frachten der Häfen, die den Export derselben vermitteln. Die Nachtheile des Sundzolles treffen ausserdem auch direct sämmtliche Steuerpflichtige im Lande, denn der Rabatt von 2½ pCt., der von dem Zoll in den Ostsee-Häfen zurückgezahlt wird und gezahlt werden muss, damit sie die Concurrenz mit den Nordsee-Häfen nothdürftig ertragen können, wird aus Staatskassen vergütigt, beträgt in einigen Jahren bis über 100000 Rthlr., und wird somit gleichmässig von den Rheinlanden wie von Ostpreussen getra-

gen. Den von Salz zu entrichtenden Sundzoll haben die Staatskassen, bei den festen Verkaufspreisen desselben, gleichfalls direct zu übernehmen. Es konnte nach diesen mit Zahlen belegten Thatsachen nicht zweifelhaft sein, den vorliegenden Antrag als einen zu bezeichnen, der sowohl locale als allgemeine Landes-Interessen berührt, und die Commission fand darin einen besonderen Grund der Empfehlung, da es stets Aufgabe des Hohen Hauses sein dürfte, vorzugsweise die Anträge zu den Ihrigen zu machen, die mit entgegenstehenden oder höheren Interessen nicht collidiren, während es Aufgabe der Provinzial-Landtage bleibt, von ihrem Standpunkte aus, einseitig ihren Wünschen in Petitionen den legalen Ausdruck zu geben.

Bei der weiteren Erörterung der letzten Frage, ob der Antrag gegenwärtig an der Zeit sei, erwog die Commission zuvörderst, im Zurückgehen auf den Ursprung des Sundzolles, und in Beachtung der geschlossenen Verträge und Friedensschlüsse, — welche rechtliche Bedeutung demselben beizulegen sein dürfte.

Unter dem Vorwande der Gewährung eines sicheren Geleits und Schutzes vor Seeräubern erhob bekanntlich Dänemark, bereits vor dem 13. Jahrhundert, im Sunde einen Zoll. Factisch nicht anerkannt, und demnach unterbrochen ward die Erhebung des Sundzolles durch die Hansa, zu Gunsten aller diesem Bunde beigetretenen Städte. „Zu ewigen Tagen" ward 1365 diese Freiheit von Dänemark zugesagt. Der Recess von Odensee 1540 bestätigte diese Freiheit und stipulirte nur eine unbedeutende Abgabe von jedem den Sund passirenden Schiffe. Die Städte Kolberg und Kamin werden noch heute nach diesem Recesse behandelt. Auch das Archiv zu Königsberg enthält eine mit Königlicher Unterschrift und Siegel versehene Original-Urkunde, worin König Friedrich II. von Dänemark 1569 dem Herzog Albrecht die Befreiung sämmtlicher herzoglich preussischer Städte vom Sundzoll zusagt, um später, unter veränderten Zeit- und Machtverhältnissen auch, hier die Zusage nicht zu halten. — Die Niederlande erkannten zuerst, durch den Vertrag von Speier 1544, um sich einige Handelsvortheile zu verschaffen, die Erhebung eines Sundzolles insofern an, als sie einen Vertrag über dessen Erhebung eingingen. Dasselbe that, bindend für andere Mächte, der Vertrag von Christianopel 1645 durch Tarifirung der Waaren, und dieser Tarif bildet noch zur Zeit die Basis aller späteren Vesuche, sich einstweilen mit Dänemark, über die Art der Erhebung des Zolles, zu verständigen.

Diese so stets bestrittene, durch Verträge durchbrochene, alte und lange geübte Zollerhebung Dänemarks hätte mit allem Fug auf dem Congress zu Wien, dem Hort aller Legitimität, ihre Bestätigung finden können. Aber auch auf dem Wiener Congress ist, obwohl es bisweilen behauptet worden, eine Anerkennung nicht erfolgt. Preussen vereinbarte demnächst, auf die Dauer von 20 Jahren, 1818 ein Abkommen mit Dänemark, das den Interessen des Handelsstandes wenig genügte. Die pommerschen Provinzial-Landtage von 1831 und 1845 petitionirten daher um Beseitigung dieses drückenden Zolles, mussten aber durch den Landtags-Abschied vom 27. December 1845 abweisend beschieden werden, weil die eingeleiteten Verhandlungen mit Dänemark keinen Erfolg gehabt hatten.

Der gegenwärtige Stand dieser Angelegenheit ist folgender: Preussen hat sich den Verträgen Dänemarks, mit England und Russland, bis zum 1. Juli 1851 angeschlossen, mit dem Uebereinkommen, dass die Verträge so lange rechtsbeständig und bindend bleiben, als sie nicht, mit einer sechsmonatlichen Frist, gekündigt werden. Die Verpflichtung, Preussen, gleich den am meisten bevorzugten Staaten zu behandeln, ist von Dänemark, in allen Verträgen seit 1818, ausdrücklich anerkannt, ein Vorbehalt, der unter Umständen fruchtbringend werden kann.

Die Königliche Staats-Regierung äusserte sich hierauf resumirend dahin:

1) sie erkenne den Druck des Sundzolles an;

2) ebenso die Nothwendigkeit der Abhülfe;
3) sie habe auch hisher keine Gelegenheit verabsäumt, für diese Abhülfe zu wirken, und werde
4) in gleichem Sinne für die Zukunft fortfahren,

und erklärte, die Verträge bezögen sich nur auf factische Verhältnisse, nicht auf Anerkennung des Rechtes Dänemarks.

Aus der fernern confidentiellen Mittheilung gewann die Commission die Ueberzeugung, wie von Seiten der Königlichen Staatsregierung bisher mit Ausdauer auf eine Beseitigung des Sundzolles hingearbeitet sei, und sich daran billig das Vertrauen anlehne, dass auch ferner in diesem Bestreben fortgefahren werde. Dies Vertrauen, so wie die Anerkenntniss des Bedürfnisses der Beseitigung des Sundzolles, dem Hohen Hause zu empfehlen, auszusprechen, darüber war Einstimmigkeit vorhanden.

Bedenken erhoben sich dagegen, ob die Form einer derartigen, allgemein gehaltenen Resolution angemessen, und es zu der Competenz der Kammer gehöre, in dieser Weise mitwirkend, in Verhandlungen mit auswärtigen Mächten einzugreifen, während, von anderer Seite, in Betracht des nicht geeigneten Zeitpunktes zu drängenden Unterhandlungen mit Dänemark, dagegen empfohlen ward, einen Wunsch in die Resolution aufzunehmen, der auf die Nothwendigkeit einer einstweiligen Zögerung hinweise.

Einstimmig empfiehlt die Commission hierauf:

Die Kammer wolle beschliessen, wie folgt:

Die Kammer erkennt die nachtheilige Einwirkung des Sundzolles auf den Handel und die Rhederei Preussens, in voller Uebereinstimmung mit der Königlichen Regierung, an, und vertraut *), dass dieselbe, nach den gemachten Mittheilungen, keine, zur Aufhebung des Sundzolles, geeignete Gelegenheit vorübergehen lassen wird.

Ein Amendement hinter dem Worte Gelegenheit einzuschalten:

„seiner Zeit"

wird dagegen mit 8 gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Berlin, den 24. März 1855.

Die XII. Commission.

Fürst v. Reuss (Vorsitzender). v. Below (Berichterstatter). v. Gadow. v. Glasenapp. Groddeck. Graf v. Königsmarck. v. Massow. Freiherr v. Münchhausen-Straussfurt. Graf Eberhard zu Stolberg-Wernigerode. Voigt. v. Zander."

Dieser Bericht kam am 29. März in der Ersten Kammer zur Discussion, welche, nach dem stenographischen Bericht der 27. Sitzung, wie folgt eröffnet wurde:

Ministerpräsident Freiherr v. Manteuffel: Ich glaube kaum etwas Weiteres erklären zu können, als von meinen Commissarien in den Commissions-Sitzungen bereits geschehen ist. Ich wiederhole also, die Regierung erkennt vollständig an, dass der Sundzoll, wie er heute besteht, eine wesentliche und eine grosse Belästigung der Schifffahrt und des Handels ist. Diese Last trifft alle handeltreibenden Nationen, deren Handel nach der Ostsee gerichtet ist.

Die Regierung weiss aber auch, dass ein grosser Theil dieser Last auf den preussischen Handel und die preussische Rhederei fällt. Hieraus folgt von selbst für die Regierung die Verpflichtung, dass sie sich bemühe, die-

*) Es ist zu bemerken, dass diese Resolution von der für die Zweite Kammer vorgeschlagenen nur in dem einzigen Worte abweicht, das dort steht „sie erwartet", hier aber beliebt ward „und vertraut".

sem Uebelstande abzuhelfen. Sie glaubt. in dieser Beziehung bisher nichts versäumt zu haben, und wird auch fernerhin nichts versäumen. Das aber glaubt die Regierung jetzt schon aussprechen zu müssen, dass sie auch bei diesen Bestrebungen stets mit voller Loyalität verfahren wird."

Der Antragsteller, Ober-Bürgermeister Hering aus Stettin, machte die Wichtigkeit des Gegenstandes, die Nothwendigkeit, dass die Landesvertretung sich darüber vernehmen lasse, bemerklich und verwies auf die Verhandlungen darüber zwischen Nordamerika und Dänemark; er hob die Bedeutung des Sundzolles hervor und die vielen Ueberschreitungen des vereinbarten Tarifs; er zeigte die Willkür bei der Erhebung an dem Beispiele, dass ein Stettiner Haus für Schwefel nach einer falschen Gewichtsberechnung 5 pCt. zu zahlen hatte, und wies nach, wie statt des ursprünglich zu höchstens 1 pCt. bestimmten Sundzolles von manchen Artikeln 4, 8, 12 pCt. erhoben werden; er schilderte die Nachtheile und Vexationen der Erhebungsweise, der Verzögerung von etwa 20000 passirenden Schiffen und berechnet den Jahresbetrag des Zolles auf 2½ Millionen Thaler, ausser ½ Million Nebenkosten. — Die grosse Plage des Sundzolles für die Ostsee-Schifffahrt bestehe ohne alle zulässige Berechtigung Dänemarks. Der Redner erinnerte daran, dass die Staatskasse zur etwanigen Ausgleichung von Sundzoll-Nachtheilen eine jährliche Bonification von 80 · 100000 Thalern bezahle, und schloss mit der Bemerkung, dass er zwar hauptsächlich — auch bei diesem Antrage — das Interesse der Ostsee-Provinzen und specieller das Interesse eines grossen Ostseehafens (Stettin) vertrete, dass aber gleichwohl alle Unterthanen eines Königs dabei betheiligt sind, und er empfiehlt die Annahme des Commissions-Antrages.

Es trat kein Gegner des Antrages auf, nur der Berichterstatter, v. Below, wollte das Verfahren Nordamerikas nicht eben als Muster für Preussen gelten lassen und bezweifelte, dass gerade heute der angemessenste Zeitpunkt sein sollte, mit Erfolg in Unterhandlung mit Dänemark zu treten.

Die von der Commission beantragte Resolution ward zwar nicht einstimmig, aber nach der Erklärung des Präsidenten mit grosser Majorität angenommen.

Von dem Beschlusse sollte der Königlichen Staatsregierung Mittheilung gemacht werden.

Der Entwurf des Berichts für die Zweite Kammer war in den vereinigten Commissionen am 9. März zur Discussion gestellt. Dabei wurden sehr verschiedene Ansichten und Bedenken über die Grenzen der für die Plenar-Versammlung und die Oeffentlichkeit überhaupt zulässigen und für den Zweck empfehlenswerthen Aeusserungen in Erwägung gebracht, und man vereinigte sich leicht dahin, dass Alles zu vermeiden sei, was bei der Diplomatie im Allgemeinen und einigen Fractionen der Kammer irgendwie Anstoss erregen und demnächst bei der Discussion zu weiteren Auslassungen reizen könnte; man hielt es für angemessen, die in den vereinigten Commissionen erstrebte und erlangte Einstimmigkeit nicht nur in dem Berichte vorwalten zu lassen, sondern auch dieselbe für's Plenum dadurch anzubahnen und zu erleichtern, dass man in demselben keinen Stoff biete, der die verschiedenen politischen Partei-Ansichten über die Grenzen des Gegenstandes hinaus in eine nutzlose Debatte verleiten könnte; man fühlte sich um so mehr dazu verpflichtet, als von Seiten der Staatsregierung die Versicherung wiederholt wurde, dass man in der Sache selbst mit dem Antrage vollkommen einverstanden sei.

Nach diesen, von einer grossen Mehrheit der Commission gebilligten Ansichten wurde der übrigens nach den Protocollen der Commissionsberathungen entworfene Bericht erheblich modificirt und erhielt, nach Drucksache Nr. 171 der Zweiten Kammer, die folgende Fassung:

Bericht

der

vereinigten Commissionen für Finanzen und Zölle und für Handel und Gewerbe über den Antrag des Abgeordneten v. Sänger, betreffend die Beseitigung des Sundzolles. (Nr. 24. der Drucksachen.)

Den bezeichneten Antrag hat die Hohe Kammer in der Sitzung vom 20. December v. J. den benannten Commissionen zur gemeinschaftlichen Berathung überwiesen; derselbe lautet:

Die Hohe Kammer wolle beschliessen:

Die Kammer erklärt im Hinblick auf die wichtigsten Handels-Interessen des Landes es für nothwendig, dass von der Königl. Staats-Regierung baldigst entscheidende Schritte zur Beseitigung des Sundzolles geschehen.

Motive.

Dem preussischen Ostsee-Handel erwächst aus dem Fortbestehen des Sundzolles, neben grosser Belästigung und Störung, sehr bedeutender Schaden.

Die sehr entschiedene Anforderung des Antrages und dessen kurze Motivirung liess es sofort als ein Bedürfniss erkennen, nähere Aufklärung zu erlangen über die völkerrechtliche Begründung des Sundzolles und über den bedeutenden Schaden, den derselbe, nach Angabe des Antrags, den wichtigsten Handelsinteressen des Landes zufügen soll. Was darüber in einer den vereinigten Commissionen zur Berichterstattung überwiesenen und hier zur Kenntniss gebrachten Petition der Handelskammer von Breslau (Journal II. Nr. 149.) mit einem ähnlichen Antrage beigebracht worden, schien eben so wenig zu genügen als das, was zwei gedruckte Flugschriften, nämlich:

a. der Sundzoll und der Welthandel. Leipzig 1854, und
b. der Sundzoll und die Vereinigten Staaten von Amerika. Bremen 1854,

ergeben, welche an sämmtliche Abgeordnete der Zweiten Kammer gelangt, und auf welche sich auch der Antragsteller, Mitglied einer der berathenden Commissionen, noch besonders berufen hat. Es haben deshalb sachkundige Mitglieder aus den vereinigten Commissionen die Herbeischaffung weiteren und möglichst authentischen Materials übernommen. Daraus sind diejenigen geschichtlichen und statistischen Nachweisungen zusammengestellt, welche in den Anlagen diesem Bericht beigefügt sind, und es ward auf Grund derselben den vereinigten Commissionen Folgendes vorgetragen:

Aus den geschichtlichen Nachweisungen.

Wenn man den Ursprung des Sundzolles erforschen und sein völkerrechtliches Bestehen, entweder urkundlich, oder auch als ein altes gutes Herkommen nachweisen will, so verfällt man, bei der zur Zeit noch dunklen Geschichte der Vorzeit des dänischen Staates, in zweifelhafte Sagen, ohne das eine noch das andere Ziel erreichen zu können; man gewinnt keinen festeren Boden als den des Grundgesetzes der bis in das Jahr 1000 berüchtigten „See-Könige" des Nordens, der Wikinger, die an den Küsten des bis dahin noch sehr unbekannten Baltischen Meeres und der Nordsee hauseten, heerten und die damals höchst seltenen Handelsschiffe, eigentlich nur kleine Küstenfahrer, willkürlich schatzten, auch wohl plünderten, oder, wenn man will, von denselben sich ihren angeblichen, allenfalls wirklichen Schutz gegen andere See-Könige und Küstenbewohner gerade so

zahlen oder aus den geladenen Waaren vergüten liessen, als es gleichzeitig auf dem Lande durch Ritter und Wegelagerer beim Geleiten des fahrenden Kaufmannes zu geschehen pflegte, auch noch wieder im 15. Jahrhundert bei den Vitalien-Brüdern in der Ost- und Nordsee üblich und selbst im 19. bei den Barbaresken an den afrikanischen Küsten noch gebräuchlich war. Selbst dänische Schriftsteller wissen keine urkundliche Nachweisungen über völkerrechtliche Begründung einer Abgabe für die einfache Durchsegelung des Sundes und der Belte beizubringen.

Es dürfte aber schwerlich eine Aufgabe der hier berathenden Commissionen sein, in kritische und diplomatische Untersuchungen über historische Begründung in die weitere Geschichte des Sundzolles einzugehen, vielmehr scheint es für die richtige Würdigung des vorliegenden Antrags, so wie für die Berathung über den der Hohen Kammer vorzuschlagenden Beschluss, wohl hinlänglich zu sein, dasjenige wörtlich anzuführen, was dänische Schriftsteller als Nachweis über die Berechtigung Dänemarks zum Sundzoll in neuester Zeit noch aufgestellt haben.

Es heisst bei Bergsoe IV. S. 374 u. folg. (in freier Uebersetzung):

> Die dänischen Könige haben, von den ältesten Zeiten her, sich das Recht über das an Dänemark grenzende Meer, auch über alle Sunde und Meerbusen, die zwischen den dänischen Landen ein- oder ausgehen, angeeignet, insbesondere haben sie einen grossen Werth gelegt auf die Herrschaft über den Oeresund. Auch schon vor längst vergangener Zeit haben sie von den durchsegelnden Schiffen einen Zoll verlangt.
>
> Den Grund für das Recht, einen solchen Zoll zu verlangen, findet der Conferenzrath Schlegel (conf. dessen Danmarks og Hertug dömmernes statsret Kbhvn. 1827 S. 303) in dem Hoheitsrecht der dänischen Könige über den Sund, demzufolge sie nach eigenem Gutbefinden die Durchfahrt ganz verbieten könnten (ebenso wie die ottomanische Pforte es auch lange gethan hat in Betreff der Fahrt durch die Strasse der Dardanellen) oder eine solche Durchfahrt auch zu bewilligen unter gewissen Bedingungen, z. B. gegen Erlegung einer Zoll-Abgabe, wie verschiedene Regierungen zu verlangen sich berechtigt gehalten haben, für die Besegelung eines durch ihr Gebiet laufenden Flusses, womit der schmale Oeresund wohl verglichen werden kann. Ebenso verwirft der genannte sachkundige Gelehrte die Anschauung derer, die den Ursprung des Oeresundzolles darin zu finden glauben, dass die dänischen Könige den Sund von Seeräubern befreiten, welche vorzugsweise sich dort einfanden wegen der vielen dort Handel treibenden Schiffe, auch wegen des damals sehr reichen Heringsfanges, so wie darin, dass man seit 1202 die Durchfahrt durch den Sund durch Leuchtfeuer sicherer gemacht hatte. Demgemäss sieht derselbe auch die mit verschiedenen Seemächten über Sundzoll abgeschlossenen Tractate nur für eine Bekräftigung des Rechts, nicht aber für eine Grundlage desselben an.

Es ist nun wohl klar, dass, wenn Dänemark das „Hoheitsrecht“ nach dieser staatsrechtlichen Anschauung festhält, jede weitere Untersuchung über Ursprung oder altes Herkommen des Sundzolles völlig nutzlos erscheinen müsse. Dänemark würde dadurch noch immer denselben Standpunkt behaupten, den die Seekönige „im Witkingerbalk“ für sich in Anspruch nahmen. In so weit ein solches Hoheitsrecht durch die von Dänemark mit vielen Seemächten abgeschlossenen Tractate bestärkt oder verändert worden sei, dürfte für die vorliegende Frage auch wenig Bedeutung haben, da, wie man aus der Uebersicht solcher Tractate in der Anlage I. näher entnehmen kann, dieselben alle, in so weit sie jetzt noch Gültigkeit haben, nur auf eine gewisse Zeit abgeschlossen worden, zum Theil sogar schon abgelaufen sind, und namentlich besteht der letzte für Preussen gül-

tige Tractat vom 26. Mai 1846 jetzt nur noch auf sechsmonatliche Kündigung.

Zu bemerken wäre hier dabei noch etwa, dass die Urkunde des Stralsunder Friedens von 1370 (Lappenberg's Urkunden) den damaligen Hansestädten, worunter die jetzt preussischen Stralsund, Stettin, Kolberg, Neu-Stargard, Köln, Kulm, Thorn, Elbing, Königsberg, Danzig, die Freiheit vom Sundzoll auf ewige Zeiten zusicherte und nur einer Abgabe von 11 Schillingen weniger 4 Groten gedenkt, die jedes Schiff, das mit Heringen geladen (aus Schonen) durch den Sund geht, die Ladung aber nichts bezahlen soll. Der Vertrag von Odensee 1560 hielt diese Freiheit aufrecht, und als die Dänen später im Kriege mit Schweden dieselbe für die Seestädte in Pommern und für Wismar nicht gelten lassen wollten, ward sie dennoch im Frieden zu Brömsebro 1645, Art. XXXIV., ausdrücklich wieder hergestellt (s. Dähnert Urkunden II. S. 490). Die Ewigkeit hatte jedoch ein Ende, als Preussen in Allianz mit Dänemark 1715 vor Stralsund sich bewegen liess, für die vorpommernschen Städte der Sundzollfreiheit zu entsagen, Schweden aber, damals sehr geschwächt, namentlich durch Preussen und Dänemark besiegt, dem Ansinnen des Letzteren nicht widerstehen konnte und für alle seine Unterthanen den für fremde Nationen üblich gewordenen Sundzoll genehmigte. Gleichwohl vereinbarten Preussen und Schweden im Frieden von 1720 sich dahin (Art. XIV. Dähnert's Urk. I. S. 202), dass sie sowohl für die preussisch gewordenen, als für die schwedisch gebliebenen Städte und Einwohner in Vorpommern die von Dänemark bestrittene Sundzollfreiheit gemeinschaftlich in Schutz und die desfalls nöthigen „Mesures" nehmen wollen.

Dass diese gemeinschaftlichen Massregeln etwa ein Jahrhundert vergeblich erwartet und weder auf dem Wiener Congress 1815, noch in dem ersten Vertrage zwischen Preussen und Dänemark über den Sundzoll vom 17. Juni 1818 eben nicht erkennbar geworden sind, ergiebt sich aus den Anlagen.

In Betreff dieses Vertrages dürfte jedoch hier festzuhalten sein, dass auch hierin keineswegs das fragliche Hoheitsrecht Dänemarks irgendwie eine Anerkennung gefunden hat. In dem Tractat genehmigte Preussen (Art. 4) die Abgaben im Sunde und in den Belten, auch im holsteinschen Kanal, so wie sie von den Schiffen der in Dänemark am meisten begünstigten Nationen entrichtet werden und namentlich nach dem Tarif von 1645; alle darin nicht benannten Waaren sollen nur Ein Procent zahlen u. s. w. Die Dauer des Vertrages ward auf 20 Jahre bestimmt. Nach Ablauf dieser Zeit hat Preussen, nach einigen für seine materiellen Interessen erfolglosen Verhandlungen und Verzögerungen, unterm 26. Mai 1846 mit Dänemark abermals einen Handels-Tractat abgeschlossen, der im Wesentlichen die Stipulationen des abgelaufenen bis zum 1. Juli 1851 aufs Neue bestätigte und weiter hinaus auf gegenseitig freibleibende sechsmonatliche Kündigung jetzt noch fortbesteht. Auch in diesem Vertrage, der im Art. 4 den von der Königlich dänischen Regierung unter dem 1. Januar 1842 publicirten — nach Verhandlungen mit England und Schweden, unter Zustimmung Russlands — aber ohne Theilnahme Preussens festgestellten — neuen Sund- und Beltzoll-Tarif u. s. w. auch für Preussen genehmigte, ist jenes fragliche Hoheitsrecht Dänemarks auf keine Weise anerkannt, und Preussens Verpflichtungen gegen Dänemark in Betreff des Sund-, Belt- und Kanal-Zolles beruhen demnach zur Zeit allein auf der Fortdauer des Vertrages vom 26. Mai 1846, seit 1. Juli 1851 auf sechsmonatlicher Kündigung.

Wenn nun der vorliegende Antrag entscheidende Schritte zur Beseitigung des Sundzolles fordert, so dürfte zur Erwägung kommen müssen:

1) ob staatsrechtliche Bedenken entgegentreten,
2) ob und welche Interessen Preussens eine solche Beseitigung dringlich fordern.

Zu 1. werden die hier zur Berathung vereinigten Commissionen zwar nicht eine entscheidende Competenz in Anspruch nehmen können, jedoch wohl als unbestritten annehmen dürfen, dass

> in Betreff der Frage: ob Dänemark ein Hoheitsrecht über den Sund und die Belte rechtlich besitze? dies entschieden verneint werden muss. Es ist auch noch niemals und von keiner Nation ein solches Hoheitsrecht anerkannt worden, und wenn in neuester Zeit in den Verhandlungen zwischen Dänemark und den Vereinigten Staaten von Nordamerika der Anspruch auf ein solches Hoheitsrecht bestimmt zurückgewiesen worden ist, ja nach den von Seiten Nordamerikas öffentlich publicirten Noten (Nr. 4 vom 8. September 1848) der damalige dänische Minister erklärt hat, „dass er nicht im Stande sei, das Princip dieser Zollerhebung zu vertheidigen, demnächst der Präsident der Vereinigten Staaten in seiner neuesten Botschaft an den Congress die Kündigung des Tractats mit Dänemark — unter entschiedener Zurückweisung jeder Berufung auf ein dänisches Hoheitsrecht über den Sund und die Belte — anempfiehlt, so wird Preussen gewiss keine Ursache haben, solche Hoheitsansprüche jemals anzuerkennen.

Zu 2. kann hier dagegen Bezug genommen werden auf die grösstentheils auf ganz authentischen Quellen begründeten, in der Anlage II. zusammengestellten statistischen Nachweisungen, die das Interesse Preussens so klar als möglich darstellen, woraus denn auch der Umfang des von den Antragstellern behaupteten grossen Schadens für Preussen näher erkannt und zur Würdigung gebracht werden kann.

Die Opfer, welche von dem preussischen Ostseehandel, nach dem jetzt noch bestehenden Vertrage — und darüber hinaus — der Sundzoll fordert — sind in zwei Abtheilungen zu sondern und zu ermitteln:

A. Nachtheile und Opfer für die preussischen Schiffe,

B Belastung des preussischen Aus- und Einfuhr-, auch Transit-Handels durch den Sund.

Zu A. Nachtheile und Opfer für die preussischen Schiffe.

Der § 12 des noch laufenden Vertrages bestimmt, dass

a. jedes Schiff über 20 Lasten in Ballast . . . . $2\frac{1}{4}$ Rthlr. Species *)
b. wenn es beladen . . . . $4\frac{1}{2}$ „ „
an Feuer- und Bakengelder erlegen soll.
c. Nach § 13 desselben hat das Schiff aber ausserdem noch an „Gebühren“ zu entrichten . . . . 3 Rthlr. Species,
d. in Ausnahme-Fällen noch . . . . 1 „ „
e. an den sogenannten „Translateur“, unter mancherlei näheren Bestimmungen $\frac{1}{4}$ bis $\frac{3}{4}$ Rthlr. Species und mehr, je nachdem es Ballast oder Ladung hat und von gewissen Orten kommt.
f. Dasselbe hat ferner in mehreren Fällen zu zahlen 1 Rthlr. Species als Armengeld (§ 14).

Es leuchtet ein, dass von diesen Ausgaben nur a. oder b. der dänischen Staatskasse zu Gute kommt, die übrigen sind nur Nebenkosten bei der Erhebung des eigentlichen Sundzolles, wobei schon merkwürdig, dass die Hebungsgebühren von dem Zahlenden miterlegt werden müssen.

Diese Nebenkosten werden aber noch erheblich gesteigert:

g. durch die Bestimmung des § 26: dass jeder Schiffer oder sein Stellvertreter persönlich bei der Zollkammer in Helsingör erscheinen muss und die Klarirung nach § 24 nur bei Tage zu geschehen

*) Da $9\frac{1}{4}$ Stück Species auf eine Mark fein Silber gerechnet werden, so hat jeder Species-Thaler den Werth von 1 thlr. 16 sgr.; 1 Rthlr. Species = 2 Reichs-Bankthaler und 1 Reichs-Bankthaler hat also den Werth von = etwa 23 sgr. preussisch Courant.

hat. Dadurch entstehen für das Schiff in der Regel noch folgende resp. Nachtheile und Kosten.

h. Das Schiff hat öfters Extra-Lootskosten, muss, nicht selten mit Gefahr, zu Anker gehen, Bootsheuer bezahlen, in Helsingör für Verzehrung und zufällige Bedürfnisse mancherlei, öfters erhebliche Ausgaben bestreiten und verliert darüber eine für die Fahrt höchst wichtige Zeit, in einer oft gefährlichen Meerenge, wo jede Minute mit Gefahr, auch für die weitere Fahrt, bedrohet, besonders im Früh- und Spätjahr.

Dann aber hat das Schiff schliesslich auch noch eine Provision an den kaufmännischen Commissionär in Helsingör, für die Klarirung und Geldauslage — mit allen Nebenkosten an Porto, Wechselspesen u. s. w. zu vergüten.

Um den Gesammt-Nachtheil, der durch diese Klarirung im Sunde allein der preussischen Schiffs-Rhederei erwächst, übersichtlich und auch sonst den Gegenstand des Antrags dem allgemeinen Urtheil klarer zu machen, ist zunächst in der Anlage

die Schifffahrt im Sunde

a. nach der dänischen Angabe (von Bergsoe) von 1815 bis 1850,
b. nach der preussischen Angabe (im Handelsarchiv) von 1848 bis 1853 (auch für 1854 ergänzt) nach Schiffen und resp. Normallasten, zusammengestellt, worin die Betheiligung der preussischen Flagge bei den Klarirungen nachgewiesen steht, z. B. für 1853 mit 3463 Schiffen (richtiger Klarirungen) bei 21539 im Ganzen.

Dann aber hat, nach Original-Klarirungs-Rechnungen für namhaft gemachte preussische Schiffe in der Anlage eine „Uebersicht von Sund-Klarirungskosten" gegeben werden können, wodurch nachgewiesen wird, dass 103 preussische Schiffe, nämlich 93 beladene Schiffe jedes im Durchschnitt 37 thlr. preuss. Cour.
und 10 Ballast-Schiffe . . . . 33 „ 15 sgr.
wirklich baar bezahlt haben, und hiernach berechnet sich der Jahresbetrag z. B. für 1853:

für 2926 beladene Schiffe	à 37 thlr. preuss. Cour.	zu	108262 thlr.,
für 537 Ballast-Schiffe	à 33 thlr. 15 sgr.	.	17990 „
für 3463 Schiffe	zusammen auf preuss. Cour.		126252 thlr.

Rechnet man nun hierzu den Werth der kostbaren Zeit eines auf der Fahrt begriffenen Schiffes, wofür durchschnittlich bei jeder Klarirung etwa ein Tag veranschlagt werden muss und dieser, zu wenigstens 50 thlr., so sind dafür . . . . 173150 thlr.
auszuwerfen, und das Jahres-Opfer beträgt zusammen . . . 299402 thlr. und zwar haben dieses Opfer vorzugsweise diejenigen Schiffe zu bringen, welche sich in der Regel mit den Fahrten nach und von der Ostsee beschäftigen, und da man durchschnittlich für ein solches Schiff jährlich sechs Klarirungen zu rechnen hat, so kann z. B. der hier für 1853 ermittelte Betrag von 299402 thlr. für 3463 Klarirungen auf 577, oder wenn man theils 5 für die grösseren, theils 6 für die kleineren rechnet, auf höchstens 600 Schiffe fallen, und es berechnet sich die Jahres-Ausgabe eines solchen nur zwischen Ostsee und Nordsee fahrenden Schiffes im Durchschnitt auf rund 500 thlr. preussisch Courant. Es ist aber für ein Schiff dieser Art der Rein-Ertrag eines Jahres durchschnittlich kaum zu 2000 thlr. zu veranschlagen, so dass jene 500 thlr. für Sundzollkosten, resp. 20 bis 25 pCt. als Einkommensteuer bezeichnen, die von preussischen Schiffen des dänischen Sundzolles wegen erlegt werden muss. Keineswegs aber fliesst diese unerhört hohe Besteuerung der dänischen Staatskasse zu; diese erhält davon nur einen sehr geringen Antheil, nämlich nur die oben erwähnte, im § 12

stipulirte Abgabe für Feuer- und Baken-Geld, resp. 2¼ und 4½ Rthlr. Species; diese würde, nach der vorliegenden Berechnung für 1853, ausgeholt haben:

	Rthlr.	Schillinge.
für 537 Schiffe in Ballast à 2¼ Rthlr. Spec. . . .	1208	12
„ 2926 beladene Schiffe à 4½ „ „	13167	—
also für die 3463 preuss. Schiffe in 1853 Spec. Rthlr.	14375	12
oder à 1 thlr. 16 sgr. Preuss. Cour.	22042 Rthlr.	

Wenn ferner noch füglich angenommen werden darf, dass selbst diese Summe nicht ganz als Rein-Ertrag an die dänische Staatskasse eingegangen sein wird, so ist die unleugbare Thatsache, dass preussische Schiffs-Eigner dafür fast das Vierzehnfache hergeben mussten, sowohl im volkswirthschaftlichen als völkerrechtlichen Sinne als ein schreiendes Unrecht zu bezeichnen.

Zu B. Belastung des preussischen Ein- und Ausfuhr-Handels durch den Sund.

Preussen hat, wie schon früher erwähnt, in dem jetzt auf 6monatliche Kündigung noch fortdauernden Handels-Vertrag vom 26. Mai 1846, Art. 4, die Anwendung des von der Königl. dänischen Regierung am 1. Januar 1842 publicirten Zolltarifs, nach den zwischen Dänemark, Grossbritannien und Schweden 1841 vereinbarten Stipulationen genehmigt. Die Tarifsätze beruhen auf der im Vertrage von Christianopel 1645 und 1701 mit den Niederlanden vereinbarten Zoll-Rolle, bei welcher die Tarifirung, wenn nicht durchweg, doch in der Regel zu 1 pCt. vom Einkaufswerth angesetzt worden war; auch ward ausdrücklich bestimmt, dass für alle in der Zoll-Rolle nicht benannten Artikel künftig 1 pCt. (vom Einkaufswerth am Ladeplatz) erlegt werden sollte (1701, Art. 3); ferner ward in der mit Grossbritannien 1841 abgeschlossenen Vereinbarung die alte Zoll-Rolle durch ein Verzeichniss von Artikeln ergänzt, wofür nunmehr der Tarif zu 1 pCt. nach dem damaligen Einkaufswerthe dieser Waaren bestimmt ward (Scherer S. 229). Es ist demnach wohl als Grundsatz anerkannt, dass der Sundzoll überhaupt den Einkaufswerth der betreffenden Waaren nicht über 1 pCt. belasten solle, und für manche Artikel ward, nach Stückzahl, Maas oder Gewicht, ein noch geringerer angenommen. Nun aber hat sich im Laufe der Zeit der Werth der Waaren wieder so verändert, dass theils die alten Tarifsätze, theils auch willkürliche Schätzungen und Berechnungen, die Abgabe für viele Artikel jetzt auf 2—4, ja 10 pCt. erhöhet haben.

Um hierüber zu einem gut begründeten Urtheile zu gelangen, ist in der Anlage II. nach Original-Nachweisungen eine

Sundzoll-Berechnung für Waaren

gemacht worden, von einer Menge sehr verschiedener Artikel und dem dafür wirklich bezahlten Sundzoll. Diese Uebersicht, welche 49 verschiedene Waarenposten und einen Gesammtwerth von 98428 thlr. 10 sgr. umschliesst, auch einige Artikel aufgenommen hat, wofür der Sundzoll unter 1 pCt. beträgt, weiset nach, dass manche sehr courante Waaren, als Baumwolle, Gewürze, Harz, Reis, Roheisen, Rosinen, Salpeter, Salz, Sumak, Wein über 3, 5, 7. 9 pCt. Sundzoll zu tragen haben; der Durchschnitt der hier aufgenommenen Waaren mit Einschluss der Clarirungs-Provision und weiteren Nebenkosten ergiebt 2½ pCt. Es ist sehr schwierig, den Werth der ganzen Ein- und Ausfuhr Preussens durch den Sund etwanig genau zu ermitteln und selbst die im preussischen Handels-Archiv 1847. I. gegebene, sehr belehrende Zusammenstellung des Waaren-Ein- und Ausgangs der preussischen Ostseehäfen reicht dazu nicht aus.

Man kann zwar den Werth aller von und nach Preussen durch den Sund gehenden Ladungen annähernd schätzen, z. B. nach der in Anlage II. D.

gegebenen Aufstellung für Haupt-Categorieen, woraus sich ergiebt, dass 1842 bis 1844 durchschnittlich 3178 Ladungen von und 1571 nach, dagegen 1853 4449 von und 2200 nach preussischen Häfen durch den Sund gingen, letztere 6649 Ladungen aber 667,085 Normal-Lasten trugen; mag man nun, nach eigener Willkür, den Durchschnittswerth einer Normal-Last

a. für die Ausfuhr von Holz, Getreide, Oelsaat, Oel, Fleisch, Talg, Zink, Flachs, Hanf u. s. w. zwischen 30 und 250 thlr.,

b. für die Einfuhr von Salz, Steinkohlen, Heringen, Eisen, Wein, Colonial- und Manufactur-Waaren zwischen 10 und 400 thlr.

setzen, und man wird jedenfalls die Ueberzeugung gewinnen, dass Preussens Ein- und Ausfuhr-Handel durch den Sundzoll ungemein belastet ist und, indem hauptsächlich die werthvollen Einfuhr-Ladungen, wie nachgewiesen, statt 1 pCt. nach dem Sinne der Tractate, in Wirklichkeit etwa 2½ pCt. bezahlt haben, wird Preussen vielleicht mehr als den dritten Theil des seit Jahren erlegten Sundzolles als zu Unrecht gezahlt von Dänemark mit Billigkeit reclamiren können.

Eine genauere Berechnung der in Frage stehenden Summen ist freilich wohl nur aus den Sundzoll-Registern Dänemarks am leichtesten zu ermitteln und wird den diplomatischen Verhandlungen vorbehalten bleiben müssen; wenn aber Dänemark bei früheren Gelegenheiten gegen Preussen hat geltend machen wollen, dass ja der Sundzoll für die preussische Ausfuhr in der Regel von den fremden, grösstentheils englischen Ladungs-Eignern bezahlt werde, so ist dieses als richtig zuzugeben, beweist aber nur, dass der Sundzoll und dessen Beseitigung eine Angelegenheit des allgemeinen Welthandels und aller bei dem Schifffahrts-Verkehr nach und von der Ostsee betheiligten Nationen ist. Für dieses allgemeine Interesse giebt es keinen andern gemeinsamen Ausdruck, als:

> der Sundzoll ist ein völkerrechtlich nicht zu duldender Tribut, der den Handelsverkehr nach und von der Ostsee ungebührlich und namentlich in Betreff der Schiffe höchst widersinnig und ungerecht belastet.

Um die Grösse dieses Tributs für den ganzen Ostseehandel etwas anschaulicher zu machen, kann folgende Berechnung für das Jahr 1853 aufgestellt werden:

Von den in 1853 stattgefundenen 21539 Klarirungen waren

	6981 Ladungen	= 581890 Normal-Lasten	nach der Ostsee,
	10396 „	= 1083560 „	von „ „
also	17377 Ladungen	= 1665450 Normal-Lasten	
und	4162 Schiffe passirten in Ballast,		

diese 21539 Klarirungen belasteten die betreffenden Schiffe nach der für die preussische Flagge (S. II. B.) ermittelten Berechnung:

für 17377	Schiffe mit Ladung	à 37 thlr. mit . .	642949 thlr. pr. Crt.
4162	„ in Ballast	à 33⅓ „ „ . .	139427 „ „ „
und für 21539	Klarirungstage	à 50 „ „ . .	1076950 „ „ „
		also in den Schiffen mit	1859326 thlr. pr. Crt.

und in den Ladungen:

1665450 Normallasten, (den Sundzoll nur zu 1 dänischen Species pr. Normallast im Durchschnitt à 1 thlr. 16 sgr. pr. Crt. gesetzt) mit . . .	2498175 thlr. pr. Crt.
so erscheint die Belastung des ganzen Ostsee-Handels =	4357501 thlr. pr. Crt.

für das Jahr 1853.

Dabei sind die Klarirungen durch den holsteinischen Kanal nicht mitbegriffen; nach Bergsoe II. 592. passirten etwa 4000 Schiffe mit besonders werthvollen Ladungen von Colonialwaaren nach der Ostsee; es ist ferner die Assecuranz für den Werth der Schiffe, etwa 15 Millionen für 5 bis 6 Tage auf der Rhede von Helsingör und ferner für den Werth der Waa-

ren, etwa 150—200 Millionen für 1 Klarirungstag auch noch in Anschlag zu bringen und so steigt das Jahresopfer für den Sund allein jedenfalls auf mehr als 4½ Millionen Thaler preussisch Courant.

Dagegen giebt das dänische Staats-Budget (Bergsoe III. 529.) den ganzen Netto-Ertrag

für den Oeresund und Stromzoll für die Jahre 1843—1846 einschliesslich im Durchschnitt für passirte 16748 Schiffe an zu 2074079 Rbthlr.

Nach diesem Verhältniss sollten für 21539 Schiffe . . 2667156 „ 1853 eingegangen sein.

Nach den Finanz-Gesetzen Dänemarks wird (Sundzoll und Welth. S. 35.) die Einnahme pro 1953 angegeben:

Für Sundzoll und Stromgelder; einschliesslich Belte	2081000 Rbthlr.
„ Feuer- und Baken-Geld	161345 „
„ Sporteln, Armengeld, Strafen etc.	159020 „
	2401365 Rbthlr.

(also etwas weniger als oben berechnet), zu 23 sgr.
in preuss. Courant . . . . 1841046 thlr.

und es zeigt sich also, dass Dänemark von den 4½ Millionen Thalern preussisch Courant, die dem Ostsee-Handel in 1853 zur Last gefallen sind, nur etwa 40 pCt. genossen hat und 60 pCt. oder etwa 2700000 Thaler preuss. Courant eigentlich ganz nutzlos für Nebenkosten, Verzögerung etc. verschwendet worden sind.

Frägt man aber weiter, was denn Dänemark für die wirklich erhobenen 1841046 Thaler preussich Courant geleistet habe? so ergiebt sich, dass nach Bergsoe III. 649.)

für Leuchtfeuer an den dänischen Küsten überhaupt 1844—1846 jährlich etwa 60000 Rbthlr. verwendet worden sind;

diese mögen seitdem gestiegen und für 1853 zu etwa 50000 thlr. pr. Crt. zu veranschlagen sein; dagegen hat Dänemark in seinen eigenen Häfen 1846 erhoben für Feuer- und Bakengeld Rbthlr. 101382 = 77879 thlr. preussisch Courant.

Der Antheil Preussens an dem ganzen, oben zu 4½ Millionen Thaler preussisch Courant berechneten Opfer des ganzen Ostsee-Handels in 1853, wovon etwa 60 pCt. ohne Nutzen für Dänemark ganz verschwendet worden sind, ist zur Zeit nicht genau zu ermitteln, aber gewiss erkennbar und gross genug, um darzuthun: dass, wie der hier zur Berathung stehende Antrag in den Motiven nur im Allgemeinen angedeutet hat, dem preussischen Ostsee-Handel von dem Sundzolle neben grosser Belästigung und Störung wirklich bedeutender Schaden erwächst.

Nachdem durch diesen Vortrag die vereinigten Commissionen das für die weitere Berathung erforderliche Material in genügender Ausführlichkeit erhalten hatten, vereinigten sich dieselben in der Ansicht, dass in den dargestellten Verhältnissen zwar eine genügende Motivirung des Antrages liege, dass sie sich jedoch nicht veranlasst finden könnten, auf eine nähere Prüfung der darin enthaltenen Zahlen-Aufstellungen einzugehen.

Auf die allgemeine Discussion der Sache selbst eingehend, ward von einer Seite geäussert, es sei zwar darüber kein Zweifel zulässig, dass der Sundzoll mit allen Nebenkosten und Störungen als eine grosse Belästigung des preussischen und überhaupt des ganzen Ostsee-Handels angesehen werden müsse, um so drückender, als andrerseits die Berechtigung Dänemarks von jeher stets bestritten worden ist; ebenso bekannt aber auch, dass gleichwohl fast alle Seestaaten sich durch Tractate mit Dänemark demselben zeitweise unterzogen haben. Wenn nun ein Gleiches auch von Preussen geschehen, so müsse man doch annehmen, dass dafür erhebliche

Gründe vorgewaltet hätten. Vor Abschluss des letzten Tractates vom 26. Mai 1846 habe die königlich preussische Regierung sich angelegentlich bemüht, den Sundzoll ganz zu beseitigen, oder doch die Last desselben wesentlich zu erleichtern und sei erst nach mehrjähriger Verhandlung dem von England und Schweden 1841 mit Dänemark abgeschlossenen, von Russland gebilligten Tractate, wodurch allerdings einige Erleichterung, z. B. die Herabsetzung des Zolles für eine Reihe von Waaren, auf den Normalsatz von 1 pCt. nach den erniedrigten Preisen, erlangt worden, und zwar nur auf die kurze Zeit bis 1. Juli 1851 beigetreten, in der Hoffnung, dass sich eine Gelegenheit darbieten werde, in Uebereinstimmung mit den übrigen sehr betheiligten Staaten, den freilich stets wachsenden Uebelstand auf eine für alle Nationen möglichst befriedigende Weise zu beseitigen. Wenn dieses aber bisher noch nicht gelungen sei, so habe die königliche Regierung schon dadurch, dass sie den letzten Tractat nicht wieder erneuert habe, sondern seit 1851 nur auf sechsmonatliche Kündigung noch fortbestehen lasse, hinlänglich kund gegeben, dass sie den Gegenstand nicht ausser Acht gelassen, sondern nur noch immer keinen günstigen Zeitpunkt gefunden habe, um denselben nach Wunsch reguliren zu können. Jedenfalls sei wohl keine genügende Veranlassung zu einem Antrage, wie der vorliegende, der die Staats-Regierung zu entscheidenden Schritten drängen wolle.

Von anderer Seite wurde diesem entgegengestellt, dass, wenn man auch damit einverstanden sein könne, die Regierung in Beziehung auf die in Rede stehende Angelegenheit zu entscheidenden Schritten nicht drängen zu wollen, man doch auf der andern Seite den Gegenstand von zu grossem Gewicht erachten müsse, als dass es sich empfehlen könne, den vorliegenden Antrag etwa durch eine Tagesordnung, in welcher Form es sei, zu beseitigen. Es handle sich nicht darum, die Regierung zu entscheidenden Schritten zu drängen, sondern die Regierung in ihren Bestrebungen durch das gewichtige Votum der Kammer zu unterstützen.

Von den bei der Berathung gegenwärtigen Commissarien der Königlichen Regierung, aus dem Ministerium des Auswärtigen und dem für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, ward erklärt: dass die Königliche Staatsregierung vollkommen damit einverstanden sei, dass der Sundzoll den allgemeinen Ostseehandel und namentlich die preussische Rhederei, schwer belaste, und wenn auch die hier versuchte Berechnung dieser Belastung in Zahlen, die jedoch vielfach nur auf willkürlichen Annahmen und Schätzungen beruhe, keineswegs als ein zulässiger Maassstab für die Summe der wirklichen Nachtheile des Sundzolles anerkannt werden könnte, so erkenne die Königliche Staatsregierung doch auch ihrerseits, dass die Nachtheile des Sundzolles, die sich zum Theil jeder genauen Berechnung entziehen, für wichtig genug an, um, in Uebereinstimmung mit dem Hauptwunsche des v. Saengerschen Antrages, die möglichste Beseitigung dieser Nachtheile für dringlich nothwendig zu halten; es sei aber in der That die Königliche Regierung auch immer bemüht gewesen, so weit die allgemeinen Staatsverhältnisse es irgend nach Zeit und Umständen gestattet hätten, die unstreitig grossen Nachtheile des Sundzolles zu beseitigen, und sie werde gewiss auch ohne Anforderung von Seiten der Kammern in solchen Bemühungen fortfahren, nur dürften entscheidende Schritte zur Zeit nicht in Aussicht genommen werden. Uebrigens sei ein sogenanntes Hoheitsrecht Dänemarks auf Sundzoll von Preussen niemals anerkannt, wie denn eine solche Anerkennung in den Tractaten zwischen Preussen und Dänemark von resp. 1818 und 1846 gewiss nicht zu finden.

Im weiteren Verlauf der Discussion, in welcher besonders hervorgehoben wurde, dass man die vorzugsweise Belastung, welche für den preussischen Handel und die preussische Schifffahrt aus dem Sundzoll erwachse, auch besonders ins Auge fassen müsse, ward noch bemerkt, dass, wenn die mit Dänemark in Vertragverhältniss stehenden Regierungen

vielleicht Rücksichten hätten, um eine Contribution an Dänemark fortdauernd zu leisten, so sei doch nicht gerechtfertigt, diese hauptsächlich durch Preussens Handel und Schifffahrt zahlen zu lassen; dafür sei zu Lasten der betreffenden Staatsbudgets anderweitig zu sorgen.

In der weiteren Berathung ward jedoch eine nähere Bestimmung über die Art und Weise, wie der Sundzoll zu beseitigen sei, in Frage gestellt. Es ward darauf hingewiesen, dass der Zweck schwerlich anders zu erlangen sein werde, als in Uebereinstimmung mit den bei der Belastung des Ostseehandels hauptsächlich betheiligten Nationen. Schon sei Nordamerika mit sehr bestimmten Erklärungen gegen den Sundzoll hervorgetreten. England sei bei der Frage fast am mehrsten betheiligt, namentlich aber auch Schweden in Betreff der Schiffe. Für 1853 war die schwedische und norwegische Flagge mit 5369, ja 1854 sogar mit 5911 Schiffen, mehr als England und Preussen zusammengenommen, betheiligt, und um so empfindlicher, da die Schiffe im Durchschnitt erheblich kleiner, dennoch — insoweit sie über 20 Last gross, doch dieselbe Abgabe im Sunde zu zahlen und auch an Nebenkosten fast ebensoviel zu tragen haben, als die grösseren z. B. englischen, preussischen und amerikanischen Schiffe.

Preussen werde demnach, bei der Sundzollfrage — im Norden Europas wichtiger als die freie Schifffahrt auf der Donau im Süden, und fast an allen Küsten der Weltmeere — sich wahrscheinlich mit mehreren Staatsregierungen darüber zu verständigen haben; deshalb könnten hier Beschlüsse über die für den Zweck rathsamsten Mittel nicht angemessen erachtet werden.

Von Seiten der Regierungsvertretung ward wiederholt versichert, dass die Königliche Staatsregierung in der Hauptsache mit den hier geäusserten Wünschen einverstanden sei, aber allerdings nicht empfehlenswerth halten könne, dass denselben beschränkende Bestimmungen von Seiten der Kammer entgegen gebracht würden.

Nachdem sich in den vereinigten Commissionen hiernächst Uebereinstimmung dafür ergeben hatte, dass in Erwägung der vorstehend entwickelten Gründe es sich nicht empfehle, bei der Kammer die Annahme des gestellten Antrages zu befürworten, dass es aber dringend geboten erscheine durch das Votum der Kammer das Interesse des preussischen Handels und der preussischen Rhederei kräftig zu vertreten und die Staatsregierung in ihren Bestrebungen zur Beseitigung der grossen Belästigungen, welche für Beide aus dem Sundzoll erwachsen, zu unterstützen, beschlossen die vereinigten Commissionen **einstimmig**, der Kammer die Annahme der nachfolgenden Resolution zu empfehlen:

> Die Kammer erkennt in voller Uebereinstimmung mit der Königlichen Staatsregierung die nachtheiligen Einwirkungen des Sundzolles auf den Handel und die Rhederei Preussens an, und sie erwartet, nach den von der Königlichen Staatsregierung gemachten Mittheilungen, dass dieselbe keine zur Abschaffung des Sundzolles geeignete Gelegenheit unbenutzt lassen wird.

Demnächst kam noch die schon erwähnte Petition der Handelskammer in Breslau zur Erwägung.

Dieselbe enthält, im Anschluss an den Antrag von Saenger und Genossen die Bitte:

> Die Kammer möge auf Abschaffung des Sundzolles und aller ungebührlichen Nebenkosten dergestalt hinwirken, dass die Zahlung eines Capitals an Dänemark, zur Ablösung des Zolles, **nicht** gewährt werde;

sie macht noch besonders aufmerksam darauf, dass Dänemark nicht nur im Sunde, sondern auch im Holsteinschen Canal, auf den Eisenbahnen von Hamburg nach Lübeck und Berlin, auch auf der Elbe, den Verkehr der östlichen Provinzen des Staates ungebührlich belaste; in der dänischen geheimen Instruction zur Elbschifffahrts-Commission heisse es:

> Für Dänemark kommt der bedeutende Umstand in Betracht, dass eine viel wichtigere und einträglichere Handelsstrasse als die Elbe, der Sund, durch eine vorzugsweise Begünstigung der Elbe direct und indirect gefährdet wird, ein Moment, welches nicht ausgesprochen werden darf, bei allen Bestimmungen aber doppelt maassgebend sein muss.

Nach einer beigebrachten Tabelle wird ferner bemerklich gemacht, dass der Sundzoll in 1756 dem dänischen Staate nur 200000 Rthlr., in 1853 schon 2530000 Rthlr. eingebracht habe, ohne allen Rechtstitel; das beanspruchte Hoheitsrecht existire nicht, besonders seitdem nicht beide Ufer im Besitze Dänemarks, welches jetzt nur durch Kriegsschiffe den für Preussen unwürdigen Tribut erzwinge. Die Petenten verweisen darauf, dass Preussens Vertrag mit Dänemark schon 1851 kündigbar geworden, und es ähnlich mit anderen Nationen stehe, unter besonderer Bezugnahme auf die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und eine bei den Mitgliedern der Kammer vertheilte Broschüre, woraus ersichtlich, dass auch diese Staaten zu einer Capital-Ablösung nicht geneigt sind; Verhandlungen darüber würden nur Verzögerungen herbeiführen und schliesslich Preussen am mehrsten belasten, das seine Mittel wohl besser verwenden könne.

Die vereinigten Commissionen sind darüber einverstanden, dass der Inhalt dieser Petition bei der Berathung über den v. Saenger'schen Antrag genügend berücksichtigt worden und dieselbe dadurch für erledigt zu erachten sei.

Demnach beantragen die zur Berathung des v. Saenger'schen Antrages (Drucks. Nr. 24) berufenen vereinigten Commissionen einstimmig:

an Stelle des bezeichneten Antrages eine Resolution, und zwar dahin:

Die Hohe Kammer wolle beschliessen:

die Kammer erkennt in voller Uebereinstimmung mit der Königlichen Staats-Regierung die nachtheiligen Einwirkungen des Sundzolles auf den Handel und die Rhederei Preussens an, und sie erwartet, nach den von der Königlichen Staats-Regierung gemachten Mittheilungen, dass dieselbe keine zur Abschaffung des Sundzolles geeignete Gelegenheit unbenutzt lassen wird.

Berlin, den 9. März 1855 *).

Die vereinigten Commissionen

für

Finanzen und Zölle.	Handel und Gewerbe.
v. Bonin (Vorsitzender). Kruse (Berichterstatter). Grobe. Kiessling. Schult. Carl (Luckenwalde). Bock. v. Saenger. Reichensperger (Geldern). du Vignau. Schmitz (Grevenbroich). v. Auerswald (Elberfeld). Denzin.	v. Fock (Vorsitzender). Möller. Witte. Schmückert. Metzmacher. Kraemer. Uphagen. Pannenberg. Secherling. Kiessling. Freiherr v. Roth. Kruse. Grobe.

*) Dieser Bericht ward bald nach seiner Vertheilung und lange bevor derselbe auf der Tages-Ordnung der Zweiten Kammer erschien, vielfältig in der Presse besprochen. Man schien sich dabei im Allgemeinen an das Sachliche des Berichtes — die geschichtlichen und statistischen Nachweisungen — zu halten, und nur an diese anknüpfend keinerlei politische Parteibestrebung darin zu finden, wie das eben in der Absicht der vereinigten Commissionen lag. Nur eine Ausnahme hiervon ist diesseits bemerkt worden, nämlich in der National-Zeitung vom 28. März 1855, Nr. 147. Ein Leit-Artikel „Der Sundzoll vor der Zweiten Kammer" — der schon in dieser Ueberschrift eine Unrichtigkeit enthält, da erst am 18. April die Zweite Kammer sich mit dem Sundzoll beschäftigte — spricht sich mit einer humoristisch-satyri-

Anlagen,

I. Geschichtliche Nachweisungen über den Sundzoll.
II. Statistische Nachweisungen:
  A. Die Schifffahrt im Sunde.
  B. Uebersicht von Sund-Klarirungskosten für preussische Schiffe, nach den Original-Rechnungen von Helsingör.
  C. Sundzollberechnung für Waaren.
  D. Aufstellung der im Sunde klarirten Ladungen nach Hauptklassen und in preussischen Normallasten.

Für diese Nachweisungen sind benutzt worden:

Die Geschichte Dänemarks und der Hansa, von Hvidtfeld, Suhm, Dahlmann, Sartorius, Lappenberg.
Der Sundzoll und dessen Verpflanzung auf deutschen Boden, von Dr. E. F. Wurm, Prof., Hamburg 1838.
Denkschrift über die Verhältnisse des Sundzolles, von A. Lemonius. Stettin 1841.
Der Sundzoll, seine Geschichte u. s. w. von H. Scherer. Berlin 1845.
Handbuch für preussische Consular-Beamte. Nach amtlichen Quellen. Berlin 1847.
Das preussische Handels-Archiv nach amtlichen Quellen.
Den danske Stats Statistik von Adolph Frederik Bergsoe I—IV. Kiöbenhavn 1844—1853.
Der Sundzoll und der Welthandel. Leipzig 1854.
Der Sundzoll und die Vereinigten Staaten von Amerika. Bremen 1854.
Dähnert, Landes-Urkunden-Sammlung. Stralsund.
Gadebusch, pommersche Sammlungen. Greifswald 1786.
Ueber den Sundzoll, von Oberlehrer Fleischer. Tilsit 1854. *)

---

schen Kritik gegen den Bericht und den Berichterstatter aus, indem theils die ungleichartige Fassung, theils aber auch die ungenügende Behandlung der „practischen Politik" dem Berichte und mehr noch dem Berichterstatter vorgeworfen, dieser namentlich beschuldigt wird, „Dänemark gegenüber den Mund recht voll genommen zu haben", ohne an das preussische Ministerium eine missliebige Mahnung oder Aeusserung zu richten. „Wo der Bericht von einer historisch und begründeten Anklage gegen den Sundzoll auf das Gebiet der practischen Politik übergeht, da verschwinden die Krallen, nur das zarte Sammetpfötchen bleibt übrig und die „Einheit des Styls" geht plötzlich verloren."

Man erkennt aber leicht, dass in diesen Aeusserungen sich nur eine aufgeregte Partei - Ansicht kund gab, die hier heftigere Angriffe auf das preussische — im vorliegenden Falle doch thatsächlich ziemlich unschuldige — jetzige Staatsministerium erwartet hatte. Warum die Majorität der Commissionen nicht derselben Ansicht war, ist schon näher dargethan, und dass die Majorität dieser Commissionen aus ziemlich urtheilsfähigen Mitgliedern oppositioneller Fractionen bestand, bezeugen die Namen der Mitglieder. Diesen gegenüber die „Einheit" seines Styles aufrecht erhalten zu wollen, konnte und durfte dem Berichterstatter nicht einfallen; er hat sich mit der Aufrechthaltung seiner geschichtlichen und statistischen Nachweisungen begnügt und daraus keine Vorliebe für die „practische Politik" Dänemarks gewinnen können. Der Recensent des Berichtes hat sich übrigens eines bedeutenden Missgriffs schuldig gemacht, indem er seine Angriffe gegen den Berichterstatter richtete, während doch die Mehrheit der vereinigten Commissionen sein eigentlicher Gegner war; er hat also gewissermassen gegen Windmühlen-Flügel gefochten und seinen Witz verschwendet; besser wäre es gewesen, wenn er sich von der Zurechtweisung hätte belehren lassen, welche einem ähnlichen Missgriffe — die Verwechselung des Berichterstatters mit der berichtenden Commission — in der 20. Sitzung Zweiter Kammer, am 12. März — also nur kurz vor Abfassung des kritisirenden Leitartikels — deutlich genug zu Theil ward. Uebrigens konnte die Kritik eben deshalb den Berichterstatter nicht verletzen, da allerdings die Einheit des Styls der wirklich „practischen Politik" geopfert worden war, und — wie vorliegt — mit dem beabsichtigten Erfolge.

*) Es hätten noch erwähnt werden sollen:
Voigt, der Sundzoll in Beziehung auf Königsberg (meist nach Archivs-Quellen), im Magazin für die Literatur des Auslandes. Jahrg. 1847. Nr. 104 bis 106.
Hübner, Otto, Jahrbuch f. Volksw. u. Statistik. Leipzig.
Kruse, Einige Bruchstücke. Stralsund 1846.
— Stralsunder Bürgermeister-Tafel I. Stralsund 1846.
Original-Mittheilungen aus Helsingör und den Ostsee-Städten.

Geschichtliche Nachweisungen über den Sundzoll.

1) Bei dem Dunkel der Geschichte Dänemarks über die ersten Zeiten seiner Staatsbildung sind auch dänische Schriftsteller z. Z. noch nicht im Stande, über den ersten Ursprung des Sundzolles irgend eine genügende Nachweisung zu geben. Gewöhnlich wird zurückverwiesen auf altes Herkommen bis in die Zeiten der nordischen Sagen und der „See-Könige“, der Wikinger, indem man Bezug nimmt auf den funfzehnten Gesang in der aus dem sechsten Jahrhundert entsprungenen „Frithjof-Sage“, wo es im Wikinger-Balk (Gesetz) heisst:

Wenn der Krämer sich naht, so beschütze sein Schiff,
Doch den Zoll Dir der Schwache bezahl';
Du bist König der See, er ist Sclav' des Gewinns,
Und sein Gold ist nicht mehr, denn Dein Stahl!

Aber zur Zeit Frithjof's, im sechsten Jahrhundert, bestand eigentlich gar kein Seehandels-Verkehr zwischen Nord- und Ostsee durch den Sund; erst etwa im neunten Jahrhundert hatte sich von England her über Ripen und Schleswig, wo eben das Christenthum Wurzel fasste, Verkehr nach den mecklenburgischen und pommerschen Küsten, nach den Binnengewässern Rügens und den Odermündungen (wegen der sicheren Ankerplätze für die kleinen Küstenfahrer, offene Boote) gebildet. An der ganzen Ostseeküste war noch keine einzige eigentliche Hafenstadt gegründet; die Sagen von Vineta und später Julin erregen übertriebene Vorstellungen von dem Handelsverkehr dieser Ortschaften an der Küste, wo allerdings einiger Tauschverkehr stattgehabt hat, der dort vom Osten und durch Russland von Byzanz her Bernstein, Pelzwerk, Wachs und viele arabische Münzen heranbrachte. Von einer Handelsschifffahrt durch den Sund, von einer Zollstätte daselbst kann aber aus diesen Zeiten keine Rede sein; was Seeräuber dort etwa gegen die Küstenbewohner und deren nächsten Strandverkehr betrieben, kann hier nicht beachtet werden.

Erst gegen Ende des neunten Jahrhunderts liess Alfred der Grosse von England eine Art Entdeckungs-Expedition zu Schiffe unter Other und Wulfstan nach der Ostsee machen, deren Berichte denen sehr ähnlich sind, welche zu unseren Zeiten von den Entdeckungsfahrten nach den nördlichsten Binnenmeeren Amerikas gegeben werden.

Die Wikinger hauseten in der Ostsee — in der Jomsburg an der Odermündung noch bis um das Jahr 1000, und aus dem elften Jahrhundert haben wir keine Kunde von Handelsschifffahrt durch den Sund, obwohl eine Verbindung zwischen der pommerschen Küste und Norwegen, so wie ein Handelsverkehr mit Wisby auf Gothland bemerkbar wird. Dieser bildete sich aber erst im Anfange des zwölften Jahrhunderts zu einiger Bedeutung aus, als Lübeck gegründet worden war und nun die „deutschen Kaufleute“, mit einem Schutzbriefe des Kaisers Lothar von 1135 versehen, Wisby zu einem Stapelplatze für den Handel nach den weiteren Küsten und dem Innern Russlands machten. Um diese Zeit wird die Benutzung des Sundes durch Handelsfahrzeuge begonnen haben, gewiss aber nur selten und mit kleinen Fahrzeugen, da der Haupthandel vom Rheine her landwärts zu den jungen Städten an der Ostsee gelangte und von hier nach allen Küsten, zum grossen Theil über Wisby, betrieben ward. Es wird dänischer Seits behauptet (Bergsoe IV. 375), dass die Fahrt durch den Sund schon 1202 durch Leuchtfeuer sicherer gemacht worden, und das ist wohl glaublich, da der Seeverkehr zwischen Dänemark und Norwegen schon lebhafter ward, und man kann gern annehmen, dass Dänemark d e s h a l b die durchsegelnden Schiffe zu einer Feuergeld-Abgabe zwang, nach den d a m a l i g e n Begriffen von Hoheitsrechten über ganze Meere, wie z. B. Venedig für das adriatische, Genua für das ligurische Meer, oder später der Papst über noch nicht entdeckte Erdtheile und Weltmeere in Anspruch nahm, aber für eine rechtliche Begründung des jetzt ins Maasslose ausgedehnten S u n d -

zolles könnte eine solche Zwangs-Abgabe gewiss nicht gelten, auch wenn es nachzuweisen wäre, dass sie schon seitdem allgemein erhoben und zu einem Herkommen geworden sei. Dieselbe muss bei dem im Laufe des dreizehnten Jahrhunderts rasch aufblühenden Seeverkehr von der Nordsee nach Wisby und Riga (u. a. von Bremen) und von den neuen Ostseestädten, Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald nach Norwegen vielfältig in Frage gekommen sein, besonders weil Dänemark auch die schwedische Küste am Sunde damals beherrschte. Aber dennoch kann eine regelmässige Forterhebung eines „Feuergeldes" im Sunde nicht möglich gewesen sein, weil Dänemark zu Ende des dreizehnten Jahrhunderts durch Krieg sehr geschwächt ward und sogar eine bewaffnete Flotte der obengenannten, gewissermassen zu einer „Vor-Hansa" vereinten Städte durch den Sund nach Norwegen ging und den König Erich zu einem Frieden (1285 in Calmar) zwang, worin er ihnen nicht nur viele Handelsprivilegien bewilligen musste, sondern auch einräumte, dass drei der Städte alle Streitigkeiten zwischen Norwegen und Dänemark schlichten sollten. In Schonen hatten die Städte schon bedeutende Fischerei-Colonieen mit eigener Gerichtsbarkeit, in Bergen eigene vielberechtigte Factorei. Unter solchen Verhältnissen wird im Sunde schwerlich eine erzwungene oder herkömmliche lästige Abgabe erlegt worden sein von vorbeisegelnden Schiffen. — Indessen kam Dänemark im vierzehnten Jahrhundert wieder sehr zu Macht, beschränkte und belästigte den Handel der Hansestädte so viel als möglich, wahrscheinlich auch im Sunde. Ja Waldemar IV., Atterdag, dem die Städte durch die Convention zu Lübeck 1340 zum Throne verholfen hatten, ward ihr ärgster Feind. Er hatte 1341 Schonen an Schweden abtreten müssen, welches den städtischen Colonieen daselbst und in Norwegen erweiterte Privilegien bewilligte. Die Städte vereinbarten sich 1343 zum ersten Mal als Hansa Theutonicorum und gewannen neben grosser Handelsausdehnung und Reichthum auch wichtige politische Macht in den Küstenländern der Ostsee. Waldemar Atterdag, der durch die Abtretung von Schonen und durch den Verkauf von Esthland an den preussischen Orden 1347, dann durch einen Feldzug gegen die mecklenburger Herzöge und gegen Markgraf Ludwig von Brandenburg zu Gunsten des falschen Waldemar sehr geschwächt worden war, suchte den Beistand der Städte, um Schonen wieder zu erobern, der ihm aber versagt ward, und nun griff er die Handelsprivilegien der Städte an, die dagegen den Schutz Schwedens in Anspruch nahmen und ihm auch dann noch den begehrten Beistand versagten, als er 1360 bereits in Schonen eingefallen war und Helsingborg besetzt hatte. Dafür rächte er sich, indem er unvermuthet Gothland mit einer Kriegsflotte 1362 überfiel, Wisby erstürmte und die reichen Waaren-Niederlagen der Hansestädte, viele Tonnen Goldes werth, plünderte. Dadurch ward der eigentliche grosse Hansebund der etwa 70 Städte herbeigeführt, die 1367 in Köln ein Kriegsbündniss schlossen, Waldemar zwangen, sein Reich zu verlassen, Dänemark eroberten und demselben 1369 bis 1370 in Stralsund einen Frieden dictirten, der die festen Schlösser in Schonen und die Entscheidung über die Thronfolge in Dänemark in die Hände der Hanseaten legte und ihre Handelsprivilegien feststellte.

Die darüber lautende Friedens-Urkunde (das Original liegt im Stralsunder Raths-Archiv), ist — wie es scheint, zur Zeit wenigstens, das erste öffentliche Document, worin einer Abgabe im Oeresund gedacht wird. Es heisst darin nämlich (s. Lappenbergs Urkunden zur Geschichte der Hanse, und Kruse, einige Bruchstücke, I. S. 72.):

> „de heringhe de me schepet vmme land dor den Oressunt, de is nenen tollen plichtig. Men dat schip der man den beringh inne schepet, dat gifft to tolle eluen schillinghe grote, vere grote min — — darmede es de heringh vrygh!"

Die Urkunde ist vom St. Andreas-Tage 1369 und ward durch eine zweite vom Tage nach Himmelfahrt 1370 noch feierlichst bestätigt auf ewige Zeiten.

Aber auch diese Bestimmung lässt mancherlei Deutung zu; z. B. sehr im Zweifel, ob die Abgabe von 11 Schillingen weniger vier Grooten für eine Schiffsladung Häringe gar nicht im Sunde, sondern nur als ein Ausfuhrzoll, bei der Verladung aus Schonen durch den Sund, bezahlt werden solle; ob das Schiff oder die Ladung die Abgabe erlegen solle — da, wenn das Schiff die 11 Schilling weniger 4 Groote bezahlt, die Ladung ausdrücklich für frei erklärt wird.

Genug, auch aus dieser urkundlichen Bestimmung kann keinerlei Anspruch Dänemarks auf ewige Dauer und willkürliche Erhebung von Abgaben im Sunde hergeleitet werden, und alle Rechte Dänemarks beruhen demnach auf spätern Tractaten, welche zeitweise eine solche Abgabe eingeräumt haben.

2) Danächst ist für die Geschichte des Sundzolles beachtenswerth, dass nach erfolgter Kalmarscher Union, 1397 — bis dahin Dänemark mehr oder weniger unter dem vorherrschenden Einflusse der Hanse-Städte verblieb, und nach neuen Kriegen zwischen Dänemark und den Hanse-Städten (die auch hierbei wieder entscheidend waren) in dem Frieden von 1435 (nach Dahlmann II. S. 139.) über den neuen Zoll im Oeresund bestimmt ward, „dass Alles auf den Fuss wie vor hundert Jahren gesetzt und namentlich in den drei Unions-Reichen dem deutschen Kaufmann weder mehr Zoll, noch an einer anderen Zollstätte abgefordert werden solle, als vor einem Jahrhundert, mithin die Erhöhung des Sundzolles wegfiel.“

Will man nun hieraus entnehmen, dass schon 1335 ein Sundzoll bestand, so muss man gleichzeitig die durch den Frieden von 1370 geschehene Beschränkung desselben auch anerkennen.

3) Bergsoe (IV. S. 370.) spricht von Documenten aus den Jahren 1328 und 1368, die das längere Bestehen des Sundzolles nachweisen sollen, hat sie aber nicht näher bezeichnet, vielmehr führt derselbe irrthümlich an: das älteste Document über den Sundzoll sei der Tractat zwischen Dänemark und England vom 6. August 1490, worin die englischen Schiffe verpflichtet werden, durch den Oeresund zu segeln, bei Unwetter durch den Belt, aber den Zoll in Nyborg klariren sollen.

Derselbe verweiset dann auf den Tractat mit dem Kaiser Karl V. wegen der Niederlande vom 23. Mai 1544.

Hierzu möge aus der Geschichte der Hanse erläuternd Folgendes bemerkt werden. Die Hansestädte an der Nordsee waren immer mehr durch directe Schifffahrt nach der Ostsee gegen die wendischen Hansestädte an der Ostseeküste in Concurrenz getreten, und letztere waren darauf sehr eifersüchtig, suchten also den mächtig gewordenen Niederländern die Schifffahrt durch den Sund auf alle mögliche Weise zu erschweren, der grosse Hansebund war schon gelockert und es kam Zwiespalt zwischen die Ost- und Nordseestädte; Lübeck war im Besitz der Hauptleitung des Bundes und sorgte namentlich für die Interessen der Ostseestädte*). — In dem Tractat (Scherer S. 189.) ist gänzliche Handelsfreiheit gegenseitig in allen Landen, Städten, Haffen, Wasserströmen etc. mit Schiffen, Wagen, Karren, mit Waaren, Hab und Gütern, wie die eigenen Unterthanen, ohne

*) Voigt verweiset noch darauf, dass König Friedrich I. von Dänemark (Nachfolger des entthronten Christiern) 1524 den Städten Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar, Lüneburg und Danzig, die ihm zu Ehren Sendeboten zu seiner Krönungsfeier nach Kopenhagen gesendet hatten (von Stralsund, Smiterlow und Poltviae), diesen Städten nicht nur ihre Privilegien bestätigte, sondern auch allen andern Hansestädten, die ihm binnen zwei Jahren namhaft gemacht würden; anderen und auch des Reiches Einsassen sollen keine hindernde (günstigere) Privilegien gegeben werden bei Strafe der Nichtigkeit.

Erlaubniss oder Geleit zu bedürfen, sondern auf Bezahlung der gewöhnlichen Zölle, ohne alle Verhinderung, wie von Alters her (doch dass sich ein jeder gebührlich halte) ihr Gewerbe und Kaufmannschaft frei ohnverhindert treiben sollen — doch so die Herren des Landes beiderseits einiger Waare nothdürftig wären, die sollen sie, wie von Alters gebräuchlich, gegen gebührlicher und baarer Bezahlung, oder wie sie sich das sonst mit denen, so solche Waaren zustehen, nach derselben guten Willen und Begnügen vergleichen, aus den Schiffen zu begehren und zu erlangen Macht haben.

Es ist nun doch in der That aus diesem Tractat keinesweges auf das Bestehen eines tarifirten Sundzolles zu schliessen, sondern eigentlich das Gegentheil. Die erwähnten Zölle sind deutlich genug als inländische bezeichnet, die erst bei dem Einlaufen in einen dänischen Hafen zahlbar werden konnten; es scheint vielmehr die freie Fahrt durch den Sund (ohne Geleit und Erlaubniss) bedungen zu sein.

Dänemark bewilligte hier den Niederländern, den Wendischen Hansestädten gegenüber, dieselbe Sundfreiheit als ein Gegengewicht, lediglich aus politischer Rücksicht. Eines Sundzolles ist darin gar nicht gedacht.

5) Um 1558 scheint ein tarifirter Sundzoll für unprivilegirte Nationen eingeführt worden zu sein; zu den privilegirten gehörten zunächst die in 1370 frei gewordenen Hanseaten und die 1540 begünstigten Niederländer. Jetzt beginnt der Handel Dänemarks über das Privilegium der Sundzollfreiheit, und die Hansestädte an der Ostsee sahen das ihrige dadurch immer werthloser werden. Es kam darüber zu Verhandlungen und 1560 zum Vertrage von Odensee (Scherer S. 12), der den Hansestädten (unzweifelhaft alle damals noch zum Bunde gehörigen Städte) die bisherige Sundfreiheit bestätigte, mit Ausnahme von Wein und Kupfer, wofür schon immer ein Zoll bezahlt worden, auch ward ein See-Pass oder Certificat bedungen. Es ist von keiner Bedeutung, die Bestimmungen des Vertrages von Odensee genau zu erörtern; es trat die Zeit ein, dass die Hanse schwach ward und Dänemark sich durch dergleichen Tractate nicht sehr festgebunden hielt. Der nordische Krieg, 1563—1570, worin Dänemark mit Schweden verwickelt ward, unter Theilnahme der Hanse, verrückte alle Schifffahrts- und Handels-Verhältnisse der Ostsee *).

6) Der Friede zu Stettin 1570 bestätigte zwar den Schweden und Hanseaten die alten Freiheiten, Dänemark aber glaubte sich dadurch wenig und nur etwa so lange gebunden, bis es ihm gefalle, andere Zölle anzuordnen. Es entstand nun eine sich immer mehr und mehr ausdehnende Zollrolle für die Klarirungen im Sunde und bald eröffnete der 30jährige Krieg der Willkür Dänemarks im Sunde freies Feld. Alle Nationen fühlten sich durch solche Willkür verletzt und bedrückt. Herzog Alba, der Statthalter der Niederlande, erwirkte zwar einige Abhülfe, aber nur auf kurze Zeit. Christian IV. veränderte die Sundzoll-Bestimmungen von 1629 bis 1640 achtmal, und namentlich kam der hundertste Pfennig (1 pCt.) für Baken und Leuchtgeld in Anwendung, auch Vertheidigungszoll und dergleichen. Kriegsmaterial wurde besonders hoch belegt, z. B. Salpeter, Pulver mit 14 Thlr. Species pro Centner. Schiffe wurden angehalten und durchsucht. Der Ostseehandel, ohne kräftigen Schutz, beugte sich der Gewalt; der Hansebund war schon 1630 ganz ausser Kraft und Schweden zu sehr in Deutschland beschäftigt, um sich der Krämer-Interessen am Sunde an-

*) Voigt: 1563 legte Friedrich II. wegen des Kriegs mit Schweden — mit Verletzung des Vertrages von Odensee — den hansischen Schiffen ausser dem üblichen Rosenobel noch einen Sundzoll auf (Lübeck hielt es mit Dänemark, Stralsund wollte neutral bleiben; die Hansestädte waren nicht einig). 1567 wurden einzelne Städte, z. B. Königsberg, mit einem besonderen Sundzoll-Tarif belegt; dagegen erhielt Stettin ein günstigeres Rescript vom 12. Mai 1568. Später erhielt auch Königsberg, auf Verwendung des Herzogs von Preussen, vom Könige von Dänemark d. d. 11. Juni 1569 — den noch im Original vorhandenen, sehr günstigen Bescheid, dass die Belastung wieder abgeschafft werden solle.

nehmen zu können. Aber die Niederländer wussten der Zeit solche Interessen am richtigsten zu würdigen; als sie, im Verein mit Schweden, die Abstellung gerechter Beschwerden in einer Unterhandlung zu Stade, 1641, nicht befriedigend erlangen konnten, traten sie in dem Kriege zwischen Dänemark und Schweden 1643 als kräftige Vermittler auf und brachten eine Regulirung der Sundzoll-Frage zu Stande, denn Dänemarks Waffen waren im Nachtheil gegen Schweden und es erschien eine holländische Kriegsflotte vor Kopenhagen, die der Verhandlung entscheidenden Nachdruck gab.

7) Am 13. August 1645 ward in Christianopel ein Vertrag zwischen den Niederlanden und Dänemark und in Brömsebro zwischen Schweden und Dänemark abgeschlossen, wodurch die Sundzoll-Frage — ohne alle Anerkennung eines völkerrechtlichen Fundamentes für das Princip des Zolles, — nur als ein Handels-Tractat und nur für die Dauer von 40 Jahren geschlossen ward.

Schweden bedang namentlich Befreiung von jeglicher Schiffs-Abgabe und von Nebenkosten im Sund auch für alle schwedische, inländische und ausländische Güter, in eigenen und in fremden Schiffen, noch besonders auch für alle Städte des damals von Schweden besetzten Herzogthums Pommern und für Wismar (Scherer S. 21 und Dähnerts Urk. II. S. 490.)

Dem Vertrage von Christianopel von 1645 ward eine besondere Zoll-Rolle beigefügt, worüber die niederländischen Bevollmächtigten lange verhandelten; ihnen war in ihrer Instruction ein niedriger, mittlerer und hoher Tarif zur Annahme freigelassen, die dänischen Diplomaten erhielten hiervon Kunde und bestanden nun fest auf dem höchsten, der denn auch schliesslich zugestanden ward.

Dieser Tarif ist bei Scherer S. 195 abgedruckt und seitdem die Grundlage aller späteren Verhandlungen über den Sundzoll geblieben.

Dass die in diesem Tarif aufgeführten Zollsätze jene Grundlage des hundertsten Pfennigs erhielten, ist ohne Zweifel, und ergiebt sich auch daraus, dass festgesetzt ward, alle in diesem Tarif nicht benannte Artikel sollen nach dem Einkaufswerth zu 1 pCt. berechnet werden.

Die Wirkung dieser Verträge war eine merkliche Abnahme der Sundzoll-Einnahme für Dänemark, dieses aber machte Gebrauch davon, dass im Tractat übersehen worden war, ihm die Haltung von Baken und Leuchtfeuern zur Pflicht zu machen; Christian IV. liess sofort alle diese Sicherheits-Anstalten wegnehmen und erzwang durch den Vertrag mit den Niederlanden vom 12. Februar 1647, worin eine Abgabe von vier Species für jedes Schiff mit Ladung und von zwei Species für jedes Schiff in Ballast festgesetzt ward.

8) Der Vertrag von Christianopel (1645) ward mit allen den Holländern darin zugestandenen Vortheilen auch Frankreich 1645 im September bewilligt, ohne Zeitbestimmung, wie später durch einen Handelsvertrag von 1662 noch bestätigt ward.

9) Die Ermässigungen des Vertrages von 1645 wurden nun von allen Seestaaten bei Dänemark erstrebt, welches dadurch den Unterschied zwischen privilegirten und unprivilegirten Flaggen, als ein System bei Verträgen zur Geltung brachte. Im Wesentlichen war der Unterschied, dass, wo die privilegirten 1 pCt. bezahlten, die unprivilegirten 1¼ pCt. zahlen mussten. 1654 ward Grossbritannien privilegirt; es folgte der bestätigende Vertrag vom 11. Juli 1670.

10) Am 9. October 1649 versuchten die Holländer sich von den Belästigungen im Sunde freizumachen, deren Bedeutung von diesem rechnenden Handelsvolke wohl richtig gewürdigt werden mochte. Wenn es aber bei Scherer S. 30 und sonst in der Sundzoll-Literatur heisst, die Holländer hätten sich zu einem Jahres-Tribut von 350000 Gulden auf 36 Jahre verpflichtet, so muss man dabei irgend einen Irrthum oder Nebenzwecke ver-

muthen, da die Summe für jene Zeit und für eine Flagge denn doch zu übertrieben hoch erscheint. Wie dem auch sein mag, dieser Ablösungs-Tractat ward schon am 26. September 1653 wieder aufgehoben und der Zolltarif von Christianopel trat wieder in Kraft.

11) Schweden kam mit Dänemark im Frieden zu Rothschild vom 26. Februar 1658, bald darauf am 27. Mai 1660 wieder in Verhandlung über den Sundzoll (s. Dähnert L.-Urk. I. S. 225. 227.) und publicirte darüber d. d. Stockholm, den 16. Februar 1661 (Dähnert L.-Urk. III. S. 465), dass alle Schiffe schwedischer Unterthanen im Sund und Belt, von allen Zöllen, Inquisition, Visitation u. s. w. frei und exempt, auch nicht schuldig sein sollen, Certificate über ihre Ladung zu haben oder vorzuzeigen, ohne allein auf der Zollbude in Helsingör oder Nyborg ihre See-Pässe.

Wegen der Waaren soll es nach dem Frieden von Brömsebro gehalten, für schwedisches Eigenthum — nach richtiger Certification — kein Zoll — für fremdes Gut aber nach dem Tractat von Brömsebro bezahlt werden.

Demnach befiehlt die Verordnung, dass die Schiffer sich mit richtigen See-Pässen und Certificaten über das Eigenthum der Schiffe und Ladungen zu versehen, auch die Ballastschiffe ihre See-Pässe dem schwedischen Residenten in Helsingör vorzeigen sollen, und es werden die Gebühren für die Certificate festgesetzt.

12) Nach Ablauf des Vertrages von Christianopel traten die Holländer wieder mit Dänemark in Unterhandlung über den Sundzoll und es ward am 15. Juni 1701 ein neuer geschlossen (Scherer S. 31 und 207) auf 20 Jahre.

Im Allgemeinen ward die Zoll-Rolle von 1645 wieder bestätigt und im Artikel 3 wiederholt bestimmt, dass alle in jener Zoll-Rolle von Christianopel nicht benannte Waaren 1 pCt. von dem Werthe, welchen sie an dem Orte haben, woher sie kommen, bezahlen sollen. Die Klarirungs-Zeiten werden bestimmt, specificirte Rechnungen bedungen, jeder Durchsuchung der Schiffe entsagt, Leuchtthürme, Boyen und Baken verspricht Dänemark in gutem Stande zu erhalten, wofür denn jedes beladene Schiff, wie früher, 4 Species, jedes Ballastschiff 2 Species Feuer- und Bakengeld erlegen soll. Den Schiffsführern wird für getreue Declarirung eine „Führung“ von 4 pCt. des bezahlten Zolles zugesichert, und die sonstigen Gebühren werden festgesetzt (1¼ Speciesthaler pro Schiff).

Dieser Tractat ist für Holland in Kraft geblieben bis zur Erneuerung 1817.

13) Mit Schweden kam es anders. Die Kriegsfahrten Karls XII. schwächten das Reich, und als er von Bender nach Stralsund 1714 zurückkehrte, fand er sich bald von vereinten Dänen und Preussen belagert und genöthigt, 1715 im December mit der Festung Stralsund ganz Pommern und Rügen seinen Feinden zu überlassen. Diese hatten am 30. Mai 1715 sich schon über die Theilung der schwedischen Besitzungen in Deutschland vereinbart und dabei bestimmt, dass den vorpommerschen Seehäfen (also auch Stettin) die bisherige Zollfreiheit im Sunde auch für die Zukunft gesichert bleiben solle. Aber im Feldlager vor Stralsund wussten dänische Diplomaten den Siegesjubel des Bundesgenossen über die gelungene Landung auf Rügen und über die in Aussicht stehende Erwerbung Vorpommerns bis zur Peene (mit Stettin) — während das Herzogthum Wolgast und Fürstenthum Rügen an Dänemark fallen sollte — klug zu benutzen; es ward ein Theilungs-Vertrag entworfen und darin bestimmt, dass die vorpommerschen Unterthanen ihre bisher als schwedische Unterthanen genossene Freiheit im Sunde verlieren sollten. Dieser Vertrag ward am 18. December 1715 unterzeichnet, vielleicht ohne Rücksicht darauf, dass damit auch die Sundfreiheit Stettins weggegeben ward. In der That ver-

langte der König von Preussen schon am 3. December 1716 eine andere Deutung jenes Vertrages; Dänemark kehrte sich aber nicht daran, trat im Frieden zu Friedrichsborg am 3. Juli 1720 (Daehnert I. S. 235) den an sich genommenen Theil Vorpommerns mit Rügen wieder an Schweden ab, das aber, im Art. IX., der bisherigen Freiheit im Sunde für alle seine Unterthanen entsagen und noch (Art. X.) 600000 thlr. N. ⅔ zubezahlen musste. So hatte Dänemark die Sundzoll-Pflichtigkeit Schwedens erobert — die von Stettin und den anderen Städten des preussischen Vorpommerns nebenher mitgewonnen.

Zwar hatte Preussen und Schweden im Frieden, d. d. Stockholm, den 21. Januar 1720 (Daehnert I. S. 195. Art. XIV.), es billig und recht gefunden, dass die von Dänemark während des Krieges den schwedischen Unterthanen versagte Sundzollfreiheit wieder bewilligt werde, auch den an Preussen abgetretenen Unterthanen „ungekränkt" verbleibe, und sie verbinden sich „bedürfenden Falles sich näher hierüber zusammenzusetzen und die desfalls nöthigen Mesures zu nehmen."

Warum solche „Mesures" nicht schon gegen die widersprechenden Bestimmungen des oben erwähnten Friedens vom 3. Juli 1720 wirksam gemacht worden sind, mag aus den Zeitverhältnissen erklärbar sein; später sind sie aber auch nicht bemerkbar geworden. Schweden bestätigte den Frieden von 1720 durch den Vertrag von Jönköping 1809 und durch den Vertrag von Kiel 1814.

14) Ueberhaupt trat nach 1720 eine stille Gewöhnung aller Seestaaten an die Sundzoll-Plage ein, während andrerseits die Sundzoll-Einnahme für Dänemark immer rascher emporstieg bis zu einer Bedeutung für den Welthandel, wie sie weder die Wikinger, noch die Barbaresken, weder Wegelagerer und Flusszölle, noch Stapelgerechtigkeiten und Schlagbäume je erlangt hatten. Dänemark wusste jeden einzelnen Staat durch die Aufnahme unter die Zahl der privilegirten oder der meistbegünstigten Nationen zu gewinnen, und konnte es auch nirgend eine Anerkennung des sogenannten „Hoheitsrechtes" über Sund und Belte erlangen, so hat es doch Aehnliches durch Abschliessung von Verträgen auf Zeit zu erreichen gewusst; z. B. mit Frankreich 1742, Hamburg 1768, Russland 1782, Spanien 1798, England 1814; und als der Wiener Congress 1815 eine Veranlassung zu bieten schien, auch die Sundzollfrage als eine wichtige Europäische in die Verhandlung zu ziehen, da wusste Dänemark oder sein König die drohende Gefahr abzuwenden und in den Hintergrund zu schieben, während Ländertheilung und neue Kriegsverhältnisse allerdings eine grössere Aufmerksamkeit in Anspruch nahmen.

15) Preussen hatte seit jenen Verhandlungen von 1715—1720 noch keine neue Veranlassung gehabt, wegen des Sundzolles besondere Verträge mit Dänemark zu schliessen, da seine Seestädte sich mit der Behandlung als „begünstigte Nation" — gewissermaassen eine süsse Gewohnheit ihres Daseins — begnügten, ja sogar es als eine besondere Artigkeit Dänemarks anerkannten, dass Cammin und Colberg, als besonders privilegirte Städte im Sunde die alte Hansefreiheit genossen. (Siehe hierüber eine besondere Abhandlung von J. F. Wachsen in Gadebusch, Pommersche Sammlungen II. Greifswald 1786 und desgleichen bei Scherer S. 150); aber im Friedensvertrage vom 25. August 1814 ward die Schliessung eines besonderen Handelsvertrages zwischen Preussen und Dänemark in Aussicht gestellt.

Ein solcher ist denn auch d. d. Kopenhagen den 17. Juni 1818 zum Abschluss gebracht worden, dessen Inhalt nun sehr natürlich für die Sundzollfrage besondere Wichtigkeit haben musste und dieselbe zunächst auf zwanzig Jahre völkerrechtlich feststellte. Diese Beschränkung auf eine gewisse Zeit dürfte vielleicht der einzige Vortheil sein, der für Preussen aus diesem Vertrage gewonnen ward. Preussen wird als „begünstigte" Nation

anerkannt und hat den Sundzoll nach dem Tarif von 1645, unbenannte Artikel mit ein Procent zu erlegen, Alles wie jede „meistbegünstigte" Nation. Als eine besondere „Condescence" wird in einer „geheimen" Declaration den Städten Cammin und Colberg die alte Sundzollfreiheit — für deren certificirtes Eigenthum — noch belassen. —

Und so existiren — trotz des enthüllten Geheimnisses — neben den „meistbegünstigten" Nationen auch die allermeistbegünstigten Colberger und Camminer Bürger noch fort. Es ist nicht nöthig, den Tractat von 1818 hier weiter zu beleuchten, da derselbe schon 1838 abgelaufen und seitdem ein anderer an seine Stelle getreten ist.

16) Schon vor Ablauf des Handelsvertrages von 1838 wurden die Klagen preussischer Seestädte über die drückende Last des Sundzolls und seiner Erhebungsweise, namentlich über die Steigerung desselben weit über ein Procent hinaus, immer lauter. Als Verhandlungen über Erneuerung des Handelsvertrages 1838 in Kopenhagen eröffnet wurden, lehnte Dänemark die Theilnahme preussischer Kaufleute an der Berathung ab und forderte Abstand von jeder Erörterung seines principiellen Rechtes auf Sundzollerhebung. Als Preussen sich hierauf nicht einlassen wollte, verständigte man sich dahin, den Vertrag von 1818 vorläufig noch auf ein Jahr fortdauern zu lassen. 1839 bewirkte persönliche Verwendung des Königs von Dänemark, dass man über einen Ablösungsplan in Unterhandlung trat, wofür zwar Schweden, Russland aber nicht geneigt befunden ward. Eine Denkschrift Schwedens über seine Beschwerden gegen den Sundzoll ist den betheiligten Staatsregierungen mitgetheilt worden und gab England Veranlassung auch seiner Seits die Sundzollfrage ins Auge zu fassen.

Dänemark trat mit Schweden und England in nähere Unterhandlung, suchte aber Preussen davon fern zu halten, mit der Zusicherung, dass alle Vortheile für Preussen auch ohne dies gewahrt bleiben sollten.

Am 16. März 1841 ward im Unterhause des englischen Parlaments, in Folge einer Petition Huller Kaufleute, ein Antrag auf Beseitigung des bestehenden Sundzolltarifs gestellt und Lord Palmerston erklärte: dass die Regierung mit den Motiven des Antrags einverstanden, auch mit Dänemark bereits deshalb in Unterhandlung getreten sei; weshalb der Antrag zurückgenommen ward.

Die Verhandlungen selbst führten nun — ohne Theilnahme Preussens — zu einem Vertrage oder vielmehr zu Declarationen zwischen den englischen und dänischen Unterhändlern zu London und Helsingör vom 13. Mai, 4. Juni und 13. August 1841, worin einige Waaren nach den laufenden Preisen geschätzt, im Sundzolltarif, nach dem Normalsatze seit 1645 und resp. 1701 auf 1 pCt. ermässigt, dagegen die Abgaben für Schiffe, nämlich für Feuer- und Baken-Geld und für Gebühren, noch erhöht wurden (s. Scherer S. 215 ff.).

Schweden trat dieser Uebereinkunft bei und Russland erklärte sich zustimmend.

17) Als Preussen nun wieder mit Dänemark in die Verhandlung eintrat, fand es eine abgemachte Sache vor, und letzteres konnte nun wohl darauf hinweisen, dass für Preussen doch ein Mehreres nicht zu bewilligen sei, als in den eben abgeschlossenen Verträgen den am mehrsten begünstigten Nationen bewilligt worden. Preussen sah sich denn auch, nach Lage der Verhältnisse — obzwar nach langer Verzögerung — veranlasst, von isolirten Bestrebungen Abstand zu nehmen und schloss nun am 26. Mai 1846 den am 6. Juli 1846 ratificirten neuen Handelsvertrag mit Dänemark, worin der Vertrag von 1818 bis zum 1. Juli 1851 und weiter auf sechsmonatliche Kündigung, bis auf folgende Aenderungen, bestätigt wird:

Artikel 2. Die Bestimmungen wegen der Küstenfahrt bleiben jeder Staats-Regierung frei.

Artikel 3. Preussische Schiffe sollen in überseeischen Besitzungen Dänemarks als die am meisten begünstigten behandelt werden.

Artikel 4. Der Sundzoll für die preussischen Schiffe und Ladungen ist nach dem dänischen Tarif vom 1. Januar 1842 (d. h. nach dem Vertrage von 1841 mit England) zu erlegen und es sollen preussische Schiffe und Unterthanen stets als die der meist begünstigten Nationen, jetzt und künftig behandelt werden.

Artikel 5. Desgleichen im holsteinschen Kanal.

Artikel 6. Desgleichen auch bei der Abfertigung an den Zollstätten.

Artikel 7. In Betreff der Elbschifffahrt bleiben die Conventionen von 1821 und 1844 in Kraft.

Artikel 8. Für das Einlaufen in Nothhäfen gelten die Bestimmungen gegenseitig.

Artikel 9. Betrifft die Documente über die Nationalität der Schiffe.

Artikel 10. Quarantaine-Bestimmungen.

Artikel 11. Diese Convention bleibt bis zum 1. Juli 1851 in Kraft und weiter auf sechsmonatliche Kündigung.

Demnach enthält dieser jüngste Handelsvertrag zwischen Preussen und Dänemark über Sundzoll nichts anderes, als im Artikel 4 die bestimmte Zustimmung zu dem, was Dänemark mit England 1841 vertragsmässig festgestellt hat und wodurch denn auch der Hauptinhalt des Vertrages zwischen Preussen und Dänemark in 1818 aufgehoben worden, weshalb denn hier auch auf diesen nicht weiter zurückzukommen ist. In der Hauptsache enthält der Tarif von 1841 — wie schon zu 16 bemerkt worden, die Reduction einiger Artikel, nach den zeitigen Preisen, auf den Zollsatz von 1 pCt.; dagegen erhöhet die englische Uebereinkunft die Abgaben der Schiffe für Feuer- und Bakgeld um resp. ½ Species für beladene und ¼ Species für die in Ballast passirenden, dann aber auch durch die additionellen Gebühren um 34 Schill.-Species pro Schiff.

Diese Erhöhungen betragen für die 21539 Schiffe, welche 1853 im Sunde klarirten, beiläufig 30000 thlr. preussisch Courant. Die Erniedrigung einiger Artikel im Sundzolltarif hat die Einnahme Dänemarks kaum verspürt. Preussen sah sich genöthigt, die lauten Klagen seiner Ostseehäfen durch Bewilligung einer Vergütung auf bezahlten Sundzoll etwanig zu beschwichtigen; den Schiffen ist eine solche Vergütung nicht zu Theil geworden.

Preussens Krieg gegen Dänemark 1848 und der spätere Friede hatten auf die Sundzoll-Frage keinen abändernden Einfluss.

Näheres wird aus den statistischen Nachweisungen entnommen werden können.

18) Die jetzt im Sunde als privilegirt angesehenen Nationen sind folgende:

1) Frankreich nach dem Vertrage	von	1742
2) Hamburg	„	1768
3) Russland	„	1782 und 1831
4) Spanien	„	1798
5) Holland (1701)	„	1817
6) Preussen	„	1818 und 1846

7) die Vereinigten Staaten		von	1826
8) die mexikanischen Staaten		„	1827
9) Brasilien		„	1828
10) Oesterreich		„	1834
11) Bremen		„	1835
12) Venezuela		„	1838
13) Lübeck		„	1840
14) Oldenburg	31. März	„	1841
15) Belgien	13. Juni	„	1841
16) Grossbritannien (1670)	13. August	„	1841
17) Schweden	„	„	1841
18) Norwegen	„	„	1841

Hierbei dürfte zu bemerken sein, dass jede der privilegirten Flaggen von selbst Anspruch hat auf jede irgend einer andern privilegirten bewilligte Begünstigung, so dass z. B. die 1841 von England und Schweden bedungene, ohne Weiteres allen übrigen zu Gute kommen musste und auch wohl zu Gute gekommen sein wird; eine besondere Stipulation deshalb auch für Preussen an sich nicht nöthig war. Aber wenn, wie 1841 geschehen, auf der einen Seite Erniedrigung im Zoll, auf der andern aber (bei den Schiffen) Erhöhungen vereinbart werden, dann muss freilich in Frage kommen, ob Vortheil oder Schade vorwalte.

19) Schliesslich dürfte hier noch anzudeuten sein, dass die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika bereits seit 1844 mit ernstlichen Anträgen auf Abschaffung des Sundzolles hervorgetreten sind, und neuerdings hat der Präsident dem Congresse in Washington die Kündigung des Vertrages mit Dänemark anempfohlen. Die diplomatischen Verhandlungen darüber 1844 bis 1854 sind in Flugschriften und öffentlichen Blättern zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Im März 1855.

Schifffahrt im Sunde.

I. Nach Bergsoe, A. N.

Den danske Stats-Statistik IV. Kjöbenhavn 1853.
S. 378—380.

Flagge.	Durchschnitt 1815—1824 Sch.	1815—1824 ‰	1825—1834 Sch.	1825—1834 ‰	1835—1844 Sch.	1835—1844 ‰	Im Jahre 1845 Schiffe	1846	1847	1848	1849	1850	Durchschnitt 1845—1850 Schiffe	pr. 1000
Dänische	777	67	818	66	1069	75	1262	1350	1804	1241	1149	1266	1345	73
Norwegische	833	81	1198	97	1772	121	2125	2477	2814	1997	2876	2553	2474	133
Schwedische	1622	158	1192	96	1212	85	1605	1878	2094	1951	2192	1982	1950	105
Russische	354	35	422	34	746	53	613	894	848	981	1199	1188	987	53
Preussische	1438	140	2071	167	2599	183	3126	3566	3321	1274	1363	2391	2507	135
Meklenburgsche	428	42	591	48	847	60	986	1188	1213	307	338	1031	844	46
Lübeckische	61	6	95	8	89	6	111	100	119	59	40	102	88	5
Hamburgische	31	3	31	3	24	2	21	35	45	10	7	39	26	1
Bremische	75	7	59	5	50	4	32	61	73	11	6	34	36	2
Oldenburgische	39	4	45	4	105	7	138	185	231	51	73	208	148	8
Knyphausensche	—	—	4	—	1	—	—	4	8	4	—	—	3	—
Hannoversche	372	36	479	39	678	48	768	985	1172	221	312	429	648	35
Holländische	671	66	895	72	962	68	878	1286	1646	1689	1962	1906	1561	84
Belgische	—	—	2	—	17	1	8	6	13	9	14	4	9	—
Französische	43	4	132	11	207	15	321	213	479	149	368	314	307	17
Englische	3325	324	4151	335	3701	260	3672	4417	5505	6721	6876	5448	5440	295
Portugiesische	16	2	4	—	2	—	—	—	10	—	2	5	3	—
Spanische	6	1	6	—	14	1	8	6	12	8	2	2	6	—
Italienische	—	—	6	—	35	2	56	42	48	15	58	62	47	3
Oesterreichische	—	—	1	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Griechische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amerikanische (fast nur nordamerikanische)	157	15	183	15	130	9	82	72	83	140	123	106	101	5
	10248	1000	12385	1000	14211	1000	16012	18765	21538	16840	18960	19070	18520	1000

Zur Zeit Friedrich's VI. († 1736) war die höchste Zahl der Schiffe 3435; bis 1770 stieg sie auf 7736; 1770—1790 war die kleinste Zahl 8272, die grösste 11233.

Zur glorreichen Zeit Christian's VI. († 1648) war die Einnahme 300000 Sp. Thlr., fiel in der folgenden Kriegsperiode sehr und stieg nach dem Frieden von 1720 auf 400000 Thlr. Courant. Im Jahre 1770 war der Ertrag 450800 Thlr. Courant, 1770—1796 = 578710, 1797 – 1801 = 548335, 1802: 722733, 1803: 831440, 1804: 949476 Thlr. Courant; der Ertrag sank im Kriege bedeutend: 1808: 9704 Thlr., 1817 = 625000 Thlr. in Silber.

Schifffahrt

Nach dem preussischen Handels-Archiv (aus amtlichen Quellen und

Flagge.	1848.		1849.		1850.		1851.	
	Schiffe.	Normal-Last.	Schiffe	Normal-Last.	Schiffe	Normal-Last.	Schiffe	Normal-Last.
Preussische	1275	189440	1361	202258	2391	338896	2664	384335
Belgische	10	888	13	1155	4	345	7	595
Bremische	11	841	7	535	34	2600	33	2527
Dänische	1242	78785	1156	73375	1266	80425	1518	96500
Englische	6714	886092	6885	908660	5448	719010	4811	633000
Französische	149	9790	364	23860	314	20580	288	18880
Hamburgische	13	938	7	505	39	3315	77	6546
Hannöversche	224	13000	308	17605	429	24520	661	37800
Holländische	1689	113940	1960	146465	1906	142430	2060	149784
Lübecksche	60	7200	40	4800	102	12240	125	15000
Mecklenburgische	305	38000	337	43210	1031	132195	1077	138100
Neapol. u. Italien.	19	2480	58	7435	62	7945	43	4766
Nord-Amerikan.	140	25220	119	21440	105	18920	135	24155
Norwegische	2007	148190	2877	211440	2553	188515	2894	213700
Oesterreichische	2	180	—	—	—	—	2	180
Oldenburgische	56	2384	70	2980	208	8857	222	9440
Portugiesische	—	—	2	190	5	475	—	—
Russische	980	107400	1200	131540	2188	130225	1047	114760
Schwedische	1951	100670	2191	113675	1982	102830	2255	117090
Spanische	8	680	2	170	2	170	—	—
Süd-Amerikanische	2	260	2	260	1	130	—	—
Griechische	—	—	—	—	—	—	—	—
	16857	1727278	18959	1912558	19070	1934623	19919	1967158

	Schiffe.	Normal-Last.
1848 . . .	16857	1727278
1849 . . .	18959	1912558
1850 . . .	19070	1934623
1851 . . .	19919	1967158
1852 . . .	17563	1703337
1853 . . .	21539	2156590
1854 . . .	16368	1524576
	130275	12926120
Durchschnitt der sieben Jahre .	18610	1846588

Nach einer anderen Angabe (Hübner Jahrbuch III., S. 271.):

1853 {a. d. Nordsee 10526 beladen / v. d. Ostsee 7716 „ } 84_5 pCt. / u. im Ballast 3344 etwa 15_5 pCt.
zusammen 21586 Schiffe.

Die Durchschnitts-Grösse der Schiffe ist demnach nahe an 100 Normal-Last, und zwar nach dem Verhältniss von 1853:

	Schiffe	Normal-Last
mit Ladung	15726 =	1560420
im Ballast	2884 und	286168
	18610	1846588

Die Berechnung oder Notirung der Normal-Lasten scheint nicht ganz zuverlässig zu sein, oder auch sehr abweichend in verschiedenen Jahren; es findet sich z. B. in Zeitungs-Artikeln eine Angabe, nach welcher die Durchschnittsgrösse der preussischen Schiffe, die den Sund passirten, auf 197½ Normal-Last berechnet worden, während hier nur 145 Normal-Last erscheinen und letzteres wird als richtiger anzusehen sein. Hübner's Jahrbuch III. S. 274. weiset die Durchschnittsgrösse der preussischen 862 Schiffe in 1853 zu 286 Tons, oder 143 preussische Normal-Lasten aus, und

im Sunde.

den Berichten des preussischen General-Consulats in Helsingör).

1852.		1853.		1854.		Summe 1848—1854.		pr. Schiff.	In 1000	
Schiffe	Normal-Last.	Schiffe	Normal-Last.	Schiffe	Normal-Last.	Schiffe.	Normal-Last.	Normal-Last.	Schiffe.	Normal-Last.
2319	334467	3463	506929	3095	447740	16568	2403835	145	127_{18}	186_{00}
2	170	25	2125	11	935	72	6213	86	0_{55}	0_{48}
22	1685	36	2755	11	842	154	11785	77	1_{18}	0_{91}
1464	93000	2071	131560	1898	120600	10615	674245	64	81_{50}	52_{16}
3902	514970	4685	618300	2042	269515	34487	454907	132	264_{74}	352_{00}
283	18550	349	22875	81	5309	1828	119844	66	14_{03}	9_{27}
46	3910	76	6460	61	5185	319	26859	84	2_{45}	2_{05}
545	31150	643	36750	497	28369	3307	189194	57	25_{39}	14_{64}
1691	126310	1888	141025	1460	109046	12654	929000	74	97_{13}	71_{86}
136	16320	136	16320	111	13320	710	85200	120	5_{45}	6_{59}
771	98860	1144	146685	873	111980	5538	709980	128	42_{51}	54_{92}
48	6150	50	6405	23	2950	303	38130	126	2_{32}	2_{95}
76	13695	99	17840	36	6487	710	127757	180	5_{45}	9_{88}
3020	223000	3391	250395	3328	245668	20070	1481998	70	154_{06}	114_{63}
—	—	—	—	6	540	10	900	90	0_{07}	0_{07}
183	7795	245	10435	74	3153	1058	45045	43	8_{12}	3_{48}
2	119	14	830	12	712	35	2326	66	0_{26}	0_{18}
946	103700	1237	135600	166	18193	6764	741418	110	51_{92}	57_{38}
2100	108972	1978	102640	2583	134032	15040	779739	52	115_{43}	60_{33}
6	433	8	580	—	—	26	2033	80	0_{20}	0_{16}
—	—	—	—	—	—	5	650	130	0_{04}	0_{05}
1	81	1	81	—	—	2	162	81	0_{02}	0_{01}
17563	1703337	21539	2156590	16368	1524576	130275	12926120	99_{22}	1000_{00}	1000_{00}

in Anlage II. B. ergeben 103 namentlich aufgeführte, im Sunde klarirte preussische Schiffe durchschnittlich = $143\frac{31}{100}$ Normal-Last.

Indessen kommt darauf bei der Sundzoll-Berechnung auch wenig an, da für jedes Schiff über 20 Lasten oder 40 Register-Tons; die gleiche Abgabe zu erlegen ist. (S. den Vertrag vom 26. Mai 1846. § 12.)

Der Jahresbericht des Königlich preussischen Consuls in Helsingör pro 1853, stimmt mit den hier pro 1852 und 1853 eingetragenen Zahlen und berechnet den Antheil der preussischen Flagge:

nach Zahl der Schiffe zu . . . . 16 pCt.
nach Normal-Lasten zu . . . . $23\frac{1}{2}$ pCt.

während hier die Zusammenstellung für die Jahre 1848 bis 1854 im Durchschnitt dafür nachweiset:

nach Zahl der Schiffe . . . . $12\frac{7}{10}$ pCt.
nach Normal-Lasten . . . . $18\frac{6}{10}$ pCt.

wobei zu beachten, dass 1853 eine so grosse Frequenz der preussischen Schiffe eintrat, wie niemals zuvor, die aber 1854 (wegen Blokade der russischen Häfen) um mehr als 10 pCt. wieder sank.

1854 ist hier nach dem Bremer Handelsblatt vom 2. Februar 1855 aufgenommen.

Dass Preussens Antheil am Feuergelde in Betreff der Schiffe, nicht nach den Normal-Lasten, sondern nach Zahl der Klarirungen zu bemessen; der Antheil am Sundzoll für die Ladungen aber nur nach den, von und nach preussischen Häfen gekommenen und bei diesen wiederum nur mit Betheiligung der resp. Bestimmungs- und Abgangsorte, zu berechnen wäre, bedarf wohl keiner weiteren Ausführung.

Die sub Anlage II. B. dem Commissions-Berichte der preussischen Kammer beigefügte Uebersicht von Sundklarirungskosten für preussische Schiffe, nach den Original-Rechnungen von Helsingör *) giebt folgende Hauptresultate:

	Schiffe	Norm.-Lst.	Norm.-Lst.	Spthlr.	Rbthlr.	Rbthlr.	à Schiff	Pr. Crthl.
I. Von Stralsund . . .	8	153	1221	101. —	107. 12	59. 8	35. 9	282. 9
II. - Greifswald . . .	32	113	3615	374. —	305. 12	277. 40	31. 27	1020. 2
III. - Wolgast	5	124	619	57. 36	45. 12	48. —	31. —	159. 29
IV. - Barth	13	139	1810	164. 12	137. 83	56. —	30. 23	400. 14
V. - Memel	4	267	1066	48. 12	119. 18	22. —	45. 17	182. 7
VI. - Stettin	41	157	6429	528. 36	657. 76	582. 61	42. 6	1730. 17
beladen . 93 / in Ballast . 10	103	—	14760	1274. —	1372. 21	1045. 13	—	3775. 18
Also im Durchschnitt pr. Schiff .			134_{21}.	12_{37}. —	13_{30}. —	10_{14}. —	—	36. 20
und zwar 93 beladen à 37 Thlr. pr. Cour.			—	—	—	—	—	3441. —
10 in Ballast à 33 Thlr. 15 Sgr. pr. Cour.			—	—	—	—	—	335. —
								3776. —

Wenn diese aus neueren Jahren erlangten Nachweise, welche freilich nur einen sehr kleinen Theil der durch den Sund passirten preussischen Schiffe betreffen, als Maassstab für das Ganze benützt werden, so ergiebt sich für 1853 von den 3463 preussischen Schiffen, die den Sund passirten:

84½ pCt. oder 2926 beladene Schiffe à 37 Thlr. pr. Cour. .	108262 Rthlr.
und 15½ - - 537 Ballast-Schiffe à 33 Thlr. 15 Sgr. pr. Cour.	17990 -
3463 Schiffe an wirklichen Kosten gehabt	126252 Rthlr.
und rechnet man für Aufenthalt — durchschnittlich einen Tag für jedes Schiff, à 50 Rthlr.	173150 -
so hat die preussische Rhederei 1853 getragen Crthlr.	299402 Rthlr.
und alle 1853 passirten 21539 Schiffe haben nach gleichem Verhältnisse . . . . pr. Crthlr.	1862206 -

am Altare des Sundes geopfert.

Der Kammerbericht enthält hierzu folgende Anmerkungen:

1) In den Kostenberechnungen sind freilich die Extraausgaben der Schiffer in Helsingör für Verzehrung, kleine Anschaffungen, auch einige Bootsgeldausgaben mit aufgenommen, aber dagegen erscheinen in diesen Rechnungen manche Ausgaben, die der Schiffer aus seiner Schiffskasse macht und der Rhederei anderweitig in Rechnung stellt, gar nicht z. B. auch Extralootsgeld, Bootsheuer und kleine Einkäufe, für sich und seine Leute, wenn er mit diesen ans Land fährt, was nur bei grossen Schiffen mit zahlreicher Besatzung gewagt werden kann, da das Schiff stets in gefährlicher Lage bleibt.

Manches Lootsgeld wird nur durch die Klarirung veranlasst.

2) Sieben Beispiele von Original-Klarirungsrechnungen aus Helsingör.

a) Helsingör, den 15. Juni 1852.

Schiff Fidelitas 125 Norm.-Last (v. Stralsund).
Cap. C. A. Miedbrodt.

Debet.

Feuergeld u. Directeur-Gebühr	Spec.-Rthlr.	4. 24.
Zollgebühr u. Expedition	„	8. 24.
Additionelle Zollsporteln u. Feuergeld . . .	„	— 34.
	Spec.-Rthlr.	13. 84.
	oder Rbthlr.	27. 40.
Wachtschiff u. Boote . . .	Rbthlr.	— 48.
Consulat	„	— 43.
Bootheuer	„	5. —
Contant	„	7. 8.
Briefporto	„	— 24.
	Rbthlr.	40. 67.
Provision 2 pCt. . .		77.
	Rbthlr.	41. 48.

p. p. A. van Deurs & Co.

*) Diese Uebersicht wird hier nur ganz summarisch gegeben, in der Anlage (II. B.) zum Bericht an die Zweite Kammer sind alle Schiffe namentlich und die Kosten für jedes Schiff besonders angegeben, nach den einzelnen vorgelegenen Original-Klarirungsrechnungen aus Helsingör.

b) Helsingör, den 8. April 1853.
Schiff Gustav.
Cap. Drews (von Greifswald).

An Lundwall & Fock.

Feuergeld	Spec.-Rthlr.	4.	24.
Unkosten und Expedition	„	7.	—
Erhöhung seit 1. Mai 1842	„	—	34.
Translateur	„	—	32.
Wachtschiff und Boote	„	—	12
	Spec.-Rthlr.	13.	6.
	oder à 2 Rbthlr.	26.	24.
Consulat	„	—	43.
Contant	„	18.	—
Briefporto	„	—	32.
	Rbthlr.	45.	3.
Provision 2 pCt.	„	—	89.
	Rbthlr.	45.	92.

c) Capt. H. Ebert.
Schiff Urania 174 Normal-Last (von Barth).

An Feuergeld u. s. w.	Rbthlr.	31.	75.
Zollgeld	„	7.	—
	Rbthlr.	38.	75.
Provision und Porto	„	—	32.
	Rbthlr.	39.	11.

Helsingör, den 31. Juli 1853.

d) Elsineur, 15. April 1854.
Schiff Gustav 152 Normal-Last mit Getreide.
W. J. F. Kasch (von Wolgast).

Feuergeld und Directeur-Gebühr	Spec.-Rthlr.	4.	24.
Zollgebühr u. Expedition	„	8.	24.
Mulkt (Strafe, weil der Capitän nicht ans Land gekommen)	„	1.	—
	Spec.-Rthlr.	14.	—
Additionelle Zoll-Sporteln und Feuergeld	„	—	34.
	oder Rbthlr.	29.	40.
Wachtschiff und Boote	„	—	48.
Consulat	„	—	43.
Briefporto	„	—	16.
Ueberliegegeld u. Trinkgeld an den Lootsen vor Reise	„	1.	64.
	Rbthlr.	32.	21.
Provision 2 Thlr. Courant	„	—	61.
	Rbthlr.	32.	82.

p. p. A. van Deurs & Co.

e) Schiff Julius.
Capitain F. Michaelis (von Stettin).

Feuergeld, Zollkammer-Gebühren u. Expedition	Pr. Cour. Thlr.	18.	15.
Consulat	„	—	11.
Copie	Rbthlr.	—	32.
Contant	„	72.	—
Lootsgeld	„	11.	32.
Bootheuer	„	7.	—
1 Matrose	„	25.	64.
Telegraphie	„	1.	—
	Rbthlr.	117.	32.
Provision und Porto	„	2.	40.
	Rbthlr.	119.	72.
à 23 Sgr.	„	91.	25.
	Pr. Cour. Thlr.	110.	21.

Elsineur, 11. September 1854.

Charles Massonneau Wwe.

f) Capitain F. Juchten.
Schiff Juno (von Memel).

Feuergeld und Directeur	Spec.-Rthlr.	4.	24.
Postgeld, Expedition etc.	„	10.	—
Wachtschiff und Boten	„	—	12.
Mulck (Strafe)	„	2.	24.
Consulat	„	—	12.
Additionelles Feuergeld.	„	—	24.
und Gebühr	„	—	10.
	Spec.-Rthlr.	18.	10.
	Rbthlr.	36.	20.
Lootsgeld	„	13.	28.
Provision 3 pCt.	„	—	19.
	Rbthlr.	50.	19.

Elsineur, 21. Juni 1854.

p. p. Müllers, Knox & Howden.

g) Lovisa, seel. Holms Enke & Schierbeck.
Schiff, den 28. Juli. Capitain Knüppel.

Feuergeld, Zollkammer-Gebühren u. Expedition	Pr. Cour. Thlr.	18.	15.
Consulat	„	—	11.
Translateur 481, Bootsheuer Rbthlr. 7. 7. 48.			
Provision u. Porto „ — — 16.			
Rbthlr. 7. 64. 23 Sgr.		5.	27.
	Preuss. Cour. Thlr.	24.	23.

Elsineur, 19. September 1853.

Charles Massonneau Wwe.

3) Die in den Rechnungen vorkommenden „additionellen Zollsporteln und Feuergelder“ sind „Erhöhungen“, die Dänemark der „Uebereinkunft“ zwischen den britischen und dänischen Commissarien, Helsingör am 13. August 1841 zu verdanken hat (s. Scherer S. 218), wodurch (§§ 24, 25) der Betrag sämmtlicher „Zollsporteln“ auf 2 Species und § 31 das Feuergeld von resp. 2 und 4 Species auf 2¼ und 4¼ Species für jedes Schiff erhöhet ward, weil — für die sehr gestiegene Zahl der Klarirungen eine Vermehrung der Zollbeamten nothwendig sei (!) und Dänemark versprach, noch 2 oder 3 Leuchtfeuer zu errichten. Aber noch ein anderes Zugeständniss machte Dänemark, indem es (§ 30) die Lustfahrzeuge, welche Mitgliedern der königlichen Jagd-Klubs in England gehören, von allen Leuchtgelds- und Klarirungskosten frei erklärte. — Preussen hat an diesen Verhandlungen nicht Theil genommen, aber auch diese Bestimmungen durch den Tractat von 1846 nachträglich genehmigt.

Jene kleine Erhöhung holt für die Ostsee-Schifffahrt etwa 30000 thlr. preuss. Courant jährlich aus und es ist überdies aus den Abrechnungen nicht einmal klar, ob die Zollsporteln immer jenen Bestimmungen gemäss angesetzt worden.

4) Die Aeltesten der Kaufmannschaft in Danzig berechnen in ihrem Bericht über Handel und Schifffahrt daselbst im Jahre 1854 an das königliche Handels-Ministerium, S. 23, dass

101 Danziger Schiffe à 200 Last Grösse — für die Klarirungen mit Ladung und zwei dergleichen in Ballast im Sunde belastet werden mit . . . . Crt. 19937 thlr.

Diese Summe übersteigt zwar den für 103 Schiffe ermittelten Durchschnitts-Satz, die für eine Klarirung 3776 thlr.

also für fünf Klarirungen . . . . 18880 „

und demnach für 101 Schiffe nur . . . . 18513 thlr.

zu zahlen gehabt haben würden; allein — abgesehen von einer kleinen Cours-Differenz — so kommen diese verschiedenen Berechnungen doch sehr genau überein, da die Danziger Schiffe – von 200 Normal-Lasten – in der Grösse jene berechneten 103, die nur etwa 143 Normal-Lasten durchschnittlich ausweisen, erheblich übersteigen; ein Unterschied, der, zwar bei dem eigentlichen Feuer- und Bakengelde, gar nicht, aber bei verschiedenen Nebenkosten doch von einigem Einflusse ist und auch schon bei den unter V. dort aufgeführten 4 Memeler Schiffen bemerkbar wird, die bei 267 Normal-Last 45 thlr. 17 sgr. Sundkosten per Schiff hatten, während die kleineren unter II. III. IV. 113 à 139 Normal-Last nur 30 à 32 thlr. herausstellten und die Danziger sich doch nur zu etwa 39 thlr. 15 sgr. pr. Ct. p. Klarirung berechnen.

Es bestätigen sich also die verschiedenen Berechnungen gegenseitig genau genug, um eben auf die Danziger Angabe noch eine weitere Berechnung gründen und zeigen zu können, wie hoch das Jahresopfer eines Schiffes für die Sundkosten veranschlagt werden muss.

Für ein Danziger Schiff von etwa 200 Normal-Lasten sind die Sundkosten für 5 Klarirungen wie berechnet à 39 thlr. 15 sgr 197 thlr. 15 sgr.

Die Verzögerung im Sunde ist, nach Jahreszeit, Tagesstunden, Wind und Wetter, mit nur gewöhnlichen Zufälligkeiten, mindestens — durchschnittlich auf einen Tag pro Klarirung anzunehmen. Ein solcher Tag — der kostbaren Fahrtzeit — kann eigentlich nur im Verhältniss zur Reise und der dafür stipulirten Fracht veranschlagt werden, z. B. von Danzig nach der Ostküste Englands ist 20 Tage schon eine lange Reise, und 2500 thlr. eine nur mittelmässige Fracht; das würde den Werth eines Fahrtages zu 125 thlr. bestimmen, woraus die Gesammtkosten für Schiff und Mannschaft, Capital, Zinsen, Gefahr und billigen Gewerbs-Verdienst zu entnehmen sind.

Aber man kann dafür noch einen andern Maassstab finden, der als gerechtfertigt anerkannt werden muss.

Für ein solches Schiff wird, bei der Befrachtung für Laden und Löschen, eine gewisse Zeit bestimmt, und daneben für jeden „Ueberliegetag“ nach Jahreszeit und Umständen, ein Liegegeld von 6, 8, 10 L.-St. pro Tag bedungen. Diese Liegetage gelten aber nur für Verzögerung im Ladungs- oder Löschungs-Hafen; für das Liegen auf der Rhede, z. B. auf Ordre wartend, muss, selbstverständlich schon ein höherer Satz bewilligt werden; im vorliegenden Falle — für einen Liegetag im Sunde — kann derselbe nicht unter 10 Lvl. veranschlagt werden, also

à 6 thlr. 20 sgr. preuss. Cour. — 66 thlr. 20 sgr. Dies ist bedeutend weniger als der oben zu 125 thlr. ermittelte Werth eines Fahrtages; aber im letzteren sind alle Unkosten des Schiffes beim Laden und Löschen, auch Zinsen und Gefahr mitbegriffen — worauf bei Liegegelds-Bestimmungen wenig Rücksicht genommen wird, was aber hier doch geschehen muss; deshalb ist ein Mittelsatz von 80 thlr. pro Tag noch unter der Billigkeit. Hiernach sind für 5 Klarirungen zu rechnen . . . . 400 thlr. — sgr.
ein Danziger Schiff à 200 Normal-Lasten hat also den Sundklarirungen jährlich . . . . 597 thlr. 15 sgr.
rund 600 thlr. zu opfern; ein solches Schiff hat aber nur unter sehr günstigen Umständen einen jährlichen Netto-Ueberschuss von beiläufig 2400 thlr., und die Sundklarirungen nehmen also davon gewissermassen als eine Einkommensteuer etwa 20—25 pCt. in Anspruch.

Die Danziger — und andere — grösseren Schiffe haben durchschnittlich nur fünf Klarirungen im Jahre, weil sie theils wegen ihrer Grösse eine längere Zeit zum Laden und Löschen, theils auch, öfters nach der Westküste Englands oder Irlands bestimmt, zur Reise eine längere Zeit bedürfen. Die kleineren preussischen Schiffe von 100—150 Lasten, die vorzugsweise Getreide nach der Ostküste Schottlands und Englands bringen, haben dabei durchschnittlich auf sechs Klarirungen zu rechnen, eben so die Schiffe, welche zwischen der preussischen, russischen, schwedischen Küste und Norwegen oder Holland und Belgien fahren, also ihre Fahrten auch in kürzerer Zeit machen.

Bei diesen muss nach der obigen Zusammenstellung jede Klarirung zu 33⅓ thlr. veranschlagt werden, also für sechs . . . . 200 thlr.
und der Liegetag zu etwa 50 thlr. . . . . 300 „
also das Jahres-Opfer = 500 thlr.

Da nun ein solches Schiff kaum auf 2000 thlr. reinen Ueberschuss rechnen kann, so ist auch hier eine Einkommensteuer von 20—25 pCt. erkennbar, und dasselbe Verhältniss dürfte sich auch für die noch kleineren und kleinsten Schiffe herausstellen.

Bei allen diesen Ermittelungen dürfte noch immer keine genügende Rücksicht genommen sein auf Zinsen und Assecuranz für den Liegetag im Sunde.

Rechnet man nämlich für ein Danziger Schiff das Capital zu 8000 thlr., die Zinsen à 5 pCt. = Crt.-Thlr. . . . . 400 „
so sind diese in der Fahrzeit des Jahres = 200 Tage zu erwerben, d. i. täglich . . . . 2 thlr. — sgr.
Die Assecuranz — für's Jahr — einschliesslich Kosten à 8 pCt. — Ctr.-Thlr. 460 thlr. gilt nur für die Zeit auf See (im Hafen nicht), also für 100 Tage à Tag . . . . 6 „ 12 „
also für jeden Tag 8 thlr. 12 sgr.

Demnach ergiebt sich für die fünf Klarirungstage per Schiff jährlich noch ein Nachtheil von 42 thlr. preuss. Cour.

Die Rhederei mag nun diese Kosten theilweise in jenem Jahres-Opfer von 600 thlr. oder in dem zu 2400 thlr. angenommenen Rein-Ertrage schon berücksichtigt glauben oder nicht; die Sund-Klarirungen beschweren die Ostsee-Schifffahrt jedenfalls auch mit diesem Opfer, und jene Annahme dürfte thatsächlich sehr täuschen, denn ausser den baaren Ausgaben, dem Werth des Liegetages, der Zinsen und der Assecuranz soll aus dem Rein-Ertrage nicht nur das Inventarium und der Rumpf erhalten und resp. völlig ersetzt, sondern auch, trotz Assecuranz, eine Menge von Havarie- und anderen Gefahren soll übertragen werden, die eben das Geschäft der Rhederei und Schifffahrt zu dem waglichsten Gewerbe machen, was oft Jahre lang in Kriegs- und anderen ungünstigen Perioden nur mit grossem Capital-

verlust betrieben werden kann. Darum ist denn die nach Völkerrecht und Volkswirthschaft ganz unzulässige Belastung dieses Gewerbes durch die Sund-Klarirungen so unerträglich als demüthigend für alle Flaggen, die am Sunde Honneurs machen, Segel streichen, Tribut bezahlen müssen und in der freien Fahrt auf dem freien Meere gestört werden — nicht selten mit grosser Gefahr für werthvolles Gut und Menschenleben in Folge solcher Behinderung.

Diesem gegenüber steht nun der Gewinn, den Dänemark aus diesem Theile der Belastung der Ostsee-Schifffahrt bezieht, der sich eigentlich darauf beschränkt, dass seiner Staatskasse

z. B. für ein Danziger Schiff in drei Ladungsreisen für Feuer- und Baken-Geld	à 4½ Spec.-Rthlr.	13. 24 Stb.
und für zwei Ballast-Reisen	à 2¼ Spec.-Rthlr.	2. 24 „
	zusammen jährlich Spec.-Rthlr.	18. —
	oder à 1 thlr. 16 sgr. preuss. Cour. thlr.	27. 18 sgr.

und nicht ohne Abzug zu Gute kommen, während das betreffende Schiff deshalb einen Nachtheil von 600 thlr. preuss. Cour. jährlich zu erleiden hat.

In der That giebt Bergsoe III. S. 649 Dänemarks ganze Einnahme für Feuer-Abgabe im Oeresund für 1844—1846 jährlich zu 90,000 Rthlr. an, oder à 23 sgr. zu preuss. Cour. 69,000 thlr. Da nun 1846 18765 Klarirungen geschehen sind, so hat Dänemark als Rein-Ertrag für jedes Schiff kaum 4⅘ Rbthlr., oder für fünf Klarirungen nur 24 Rbthlr. in Stelle der oben bezeichneten 18 Spec.-Rthlr. oder 36 Rbthlr., so dass es scheint, als habe die Staatskasse nur 66⅔ pCt. Netto von den gezahlten Feuergeldern erhalten.

Für 1853 hat das dänische Finanz-Budget die Einnahme für Feuer- und Bakgelder veranschlagt (Sundz. u. Wlth. S. 36) zu 161335 Rbthlr., und es passirten 21539 Schiffe; haben diese nach der Berechnung Anlage IV. A. 2 bezahlt:

für 18200 beladene Schiffe à 4½ Spec.-Rthlr. = 9 Rbthlr.	163800
und 3339 Ballast-Schiffe à 2¼ Spec.-Rthlr. = 4½ „	14025
so sollen sie eingebracht haben Rbthlr.	177825
oder à 23 sgr. in preuss. Cour. thlr.	136335

wogegen die 21539 Schiffe wegen dieser Hebung Dänemarks, nach der Ermittelung B. 2, belastet worden sind mit 1862206 thlr. preuss. Cour., und hierbei sind die den holsteinischen Canal passirenden Schiffe nicht berücksichtigt; 1852 passirten dort 3970 und 1853 passirten 4153 Schiffe (Hübner III. S. 272).

Nachträglich sei hier aus dem Schreiben eines angesehenen Schiffsrheders vom 21. März 1855 noch mitgetheilt:

„Die Klarirung meines Dampfschiffes in Helsingör nimmt eine Zeit von drei Stunden in Anspruch; das Schiff kann aber leicht einen vollen Tag dadurch verlieren. Trifft es z. B. von der Nordsee gegen Abend bei Helsingör ein, so hat es oft noch Zeit, bei Tage durch das enge Fahrwasser bei Kopenhagen und Dragoe vorbei zu kommen und seine Reise in der Nacht unbedenklich fortzusetzen. Soll es aber in Helsingör noch klariren, so wird es zu spät: das Schiff muss die Nacht über vor Helsingör liegen bleiben und kann erst am nächsten Tage weiter segeln, ohne seinen Hafen noch vor Nacht erreichen zu können. — — Es ist sehr schwer, den Nachtheil durch den Aufenthalt in Helsingör genau zu berechnen. Dauert die Reise des Dampfschiffes vom Ostseehafen bis zur englischen Küste etwa 90 Stunden, wofür das Schiff etwa 1500 bis 2000 thlr. Fracht erhält, so müssen drei Stunden Verzögerung des Schiffes schon zu 30—40 thlr. Schaden veranschlagt werden. — —"

Man wird hiernach ermessen, wie sich der Nachtheil des Sundzolles steigern wird, wenn die schon begonnene Benutzung von Dampf-(Schrauben-) Schiffen für den Güterverkehr zwischen Ost- und Nordsee immer mehr sich ausdehnt.

Sundzoll-Berechnung für Waaren.

		Waaren.			Einkaufs-Werth. L.-St.		Einkaufs-Werth. à 6 thlr. 20 sgr. thlr.	sg.	Sundzoll zu 1 pCt. thl.	sg.	Im Sunde berechnet. Sp.-Rth.	Schill.	Pr. C. thl.	sg.	pCt.
		I. Nach Aufgabe von Rosenstein u. Hirsch in Danzig u. den Orig.-Sundzoll-Rechnungen.													
August	8.	a. Schiff „Aphrodite", Capitain Hundt.													
		55 Ballen Baumwolle			330	—	2200	—	22	—	37	27	57	18	2,61
		200 Säcke Reis			330	—	2200	—	22	—	42	—	64	12	2,93
		20410 Pfd. Kaffee			440	—	2933	10	29	10	25	25	39	3	1,33
		167 Ctr. Honig			200	—	1333	10	13	10	5	10	8	—	0,60
		148370 Pfd. Kaffee			3170	—	21133	10	211	10	185	23	284	12	1,35
		200 Fass Harz			110	—	733	10	7	10	23	16	35	23	4,87
		5 „ Zinn	20	Ctr.	120	—	800	—	8	—	3	18	5	5	0,65
		3 Pünchern Rum			60	—	400	—	4	—	2	45	4	15	1,12
		477 Säcke Reis			380	—	2533	10	25	10	71	14	109	9	4,32
		30 „ Ingwer			12	—	80	—	—	24	4	12	6	16	8,16
		13 Ctr. Mandeln			31	—	206	20	2	2	2	31	4	1	2,10
		2 Kisten Indigo	598	Pfd.	130	—	866	20	8	20	4	26	7	—	0,80
		24 „ Thee	1820	„	90	—	600	—	6	—	4	27	7	—	1,16
		5 Säcke Nelken	685	„	16	—	106	20	1	2	5	7	7	23	7,30
		41 „ Pimeut	4315	„	91	—	606	20	6	2	4	3	6	7	1,02
		240 „ Pfeffer	29960	„	530	—	3533	10	35	10	74	44	114	25	3,26
					6040	—	40266	20	402	20	496	40	761	19	1,88
October	27.	b. Schiff „v. Weickhmann", Capitain Brandhoff.													
		31 Ballen Baumwolle	111	Ctr.	280	—	1866	20	18	20	26	—	39	26	2,15
		188 „ Reis	366	„	300	—	2000	—	20	—	38	21	58	29	2,95
		50 „ Baumwolle	160	„	330	—	2200	—	22	—	37	19	57	10	2,60
		100 Kisten Rosinen	48	„	84	—	560	—	5	18	10	8	15	18	2,79
		2 Fässer Zinn			45	—	300	—	3	—	1	17	2	2	0,65
		536 Blöcke Blei	805	„	900	—	6000	—	60	—	20	8	30	28	0,51
		27 Fässer Kaffee			550	—	3666	20	36	20	28	11	43	8	1,18
		6 Säcke Nelken	794	Pfd.	18	—	120	—	1	6	5	46	9	6	7,66
		70 „ Piment	75	Ctr.	185	—	1233	10	12	10	7	43	12	2	0,98
		6 Oxhoft Porter			30	—	200	—	2	—	—	27	—	25	0,41
		200 Fass Harz			200	—	1333	10	13	10	35	6	53	26	4,04
		527 Säcke Reis			530	—	3533	10	35	10	85	35	131	13	3,72
		200 Säcke Pfeffer	18514	Pfd.	350	—	2333	10	23	10	46	14	71	—	3,05
		192 Ballen Baumwolle	532	Ctr.	950	—	6333	10	63	10	117	46	180	27	2,85
		5 Fass Kaffee	4556	Pfd.	126	—	840	—	8	12	5	34	8	22	1,04
		5 „ Cocos-Nuss-Oel	23	Ctr.	50	—	330	10	3	10	2	6	3	7	0,97
					4928	—	32853	10	328	16	469	5	719	9	2,19
		II. Nach Stettiner Berechnung													
	1.	Baumwolle	100	Ctr.	163	6	1088	27	10	27	23	16	35	23	3,28
	2.	Rum	100	Gall.	12	10	83	10	—	25	1	—	1	16	1,84
	3.	Roheisen	100	Tons	280	—	1866	20	18	20	46	32	71	17	3,81
	4.	Eisenbahn-Schienen	100	„	500	—	3833	10	33	10	62	11	95	13	2,86
	5.	Harz	100	Ctr.	30	—	200	—	15	10	4	32	7	5	3,58
	6.	Kaffee	100	„	230	—	1533	10	23	10	14	—	21	14	1,40
	7.	Piment	100	„	350	—	2333	10	2	—	84	—	128	24	5,52
	8.	Pfeffer	100	„	186	13	1244	13	12	13	28	—	42	28	3,45
	9.	Ingwer	100	„	100	—	666	20	6	20	28	—	42	28	6,44
	10.	Mandeln	100	„	240	—	1600	—	16	—	21	—	32	6	2,03
	11.	Reis	100	„	45	—	300	—	3	—	10	24	16	3	5,37
	12.	Rosinen	100	„	160	—	1066	20	10	20	21	—	32	6	3,02
	13.	Korinthen	100	„	180	—	1200	—	12	—	10	24	16	3	1,35
	14.	Sumak (Holl. Cour.-Fl. 300)	100	Tons	26	5	175	—	1	23	4	33	7	6	4,11
	15.	Salz	100	Ctr.	72	10	483	10	4	25	25	—	38	10	7,93
	16.	Salpeter	100	Stück	80	—	533	10	5	10	14	—	21	14	4,01
					2656	5	17708	10	177	3			611	6	

	Waaren			Einkaufs-Werth				Sundzoll zu 1 pCt.		Im Sunde berechnet.				
				L.-St.		à 6 thlr. 20 sgr. thlr.	sg.	thl.	sg.	Sp.-Rth.	Schill.	Pr. C. thl.	sg.	pCt.
	Transport			2656	5	17708	10	177	3	398	28	611	6	—
17.	Mosel-Wein	10	Ctr.	150	—	1000	—	10	—	60	—	92	—	9,20
18.	Twiste	100	„	300	—	2000	—	20	—	37	16	57	7	2,87
19.	Syrup	100	„	85	—	566	20	5	20	7	—	10	22	1,89
20.	Rohzucker	100	„	105	—	700	—	7	—	8	16	14	10	2,05
21.	Bordeaux-Wein	100	Oxh.	500	—	3333	10	33	10	43	16	66	14	1,91
				3796	5	25308	10	253	3	555	28	851	29	3,33
	Zusammenstellung des Sundzolles für Waaren von der Nordsee.													
I.	a. Eine Ladung Colonial-Waaren . . . } nach Danzig					40266	20					761	19	1,88
II.	b. Eine desgleichen . } nach Danzig					32853	10					719	9	2,18
	21 verschiedene Waaren nach Stettin					25308	10					851	29	3,33
	Einkaufswerth					98428	10	Pr. C. bezahlten				2332	27	2,37
	Dazu kommen noch 2 pCt. Provision an den Commissionair in Helsingör und andere Nebenkosten anzuschlagen zu .											127	24	
	wodurch der Durchschnitt auf 2½ pCt. kommt											2460	21	2,50

Ueber die Berechnung des Sundzolles für Waaren sind folgende Bestimmungen zu beachten:

Nach der Uebereinkunft zwischen den britischen und dänischen Commissarien vom 13. August 1841 (Auszug nach Scherer Seite 218. ff.).

§ 1 bestimmt, dass die Zollrolle von Christianopel vom Jahre 1645 für die darin namhaft gemachten Waaren in voller Kraft bleiben soll.

§ 2, § 3. Nach beigefügten Verzeichnissen ist der Sundzoll für eine Anzahl von Waaren theils nach dem zur Zeit reducirten Werthe auf 1 pCt., theils nach Maass und Gewicht etwas herabgesetzt.

§ 4, § 5, § 6. Die dann in der neuen Zollrolle nicht namentlich aufgeführten Waaren, sollen nach dem Tractat von 1701 1 pCt. vom Werthe derselben am Abgangsorte entrichten.

§ 17. Der im § 6 erwähnte Zoll von 1 pCt. ist nach dem Werthe oder Preise zu berechnen, der sich in den Ladungs-Papieren angegeben findet; wo die Angaben fehlen oder sich als unrichtig erweisen, soll der Werth nach den Preis-Couranten des Verschiffungsortes und, wenn diese nicht zur Hand, von den Zollbeamten, nach bester Einsicht und Billigkeit bestimmt werden.

§§ 18, 19. Wenn mangelhafte Angaben oder andere Ursachen einen zu hohen Ansatz des Zolles veranlasst haben, können Betheiligte auf beigebrachte Beweise — binnen Jahresfrist — den Unterschied zurückerhalten.

§. 20. Die Zollkammer ist auf Ansuchen der Betheiligten verpflichtet, specielle Berechnung über bezahlten Zoll in beglaubter Form unentgeltlich zu ertheilen.

Es ist zu beachten, dass die Werthbestimmungen in 1841 und die darauf begründeten Sätze für Maass und Gewicht, bei vielen Artikeln, jetzt, nach gesunkenen Preisen, den Sundzoll mehr oder weniger wieder über den Normalsatz von 1 pCt. erhöhet haben, wogegen die §§ 6 und 17 keine Abhülfe zulassen, da die Rücksicht auf den wirklichen Einkaufswerth nur für unbenannt gebliebene Artikel anwendbar erscheint; die Bestimmung in § 18 lässt auch für unbenannte Artikel der Beamten-Willkür viel Raum, worüber thatsächliche Beispiele angeführt worden sind, z. B. wegen Guano und Schwefel.

Die durch § 2 und § 3 erlangten Ermässigungen scheinen vorzugsweise englische Interessen berücksichtigt zu haben (sie wurden ja durch englische Bevollmächtigte — ohne Theilnahme von Preussen — bewirkt); sie betrafen z. B. Kaffee, baumwollene Garne, Farbehölzer, Manufactur-Waaren, Rohzucker, dann aber auch — wobei Preussen allerdings mitbetheiligt — Bauholz, Dielen und andere Holzwaaren.

Dass aber alle diese Ermässigungen einen fast unmerklichen Einfluss auf Dänemarks Gesammt-Einnahme aus dem Sundzolle gehabt haben, ist aus dessen Staats-Budget schon zu erkennen.

Dänemarks Staats-Budget in Reichsbank-Thalern (nach Bergsoe III. S. 529).

	Allgemeine Uebersicht			
	der Einnahme.		der Ausgabe.	
	In Summa. Rbthlr.	Darin für Sund- u. Stromzölle.	In Summa. Rbthlr.	Darin für den See-Etat.
1841	16056543	2024496	15795235	1120000
1842	15925005	1843677	15909386	1120000
1843	16739638	2033586	15833851	1020890
1844	16702329	2125677	16342827	1021000
1845	17262385	2165903	16783023	1021000
1846	17660068	1971150	17221957	1021000
Sechs Jahre . . .	100345968	12164399	97886279	6323890
Jahresdurchschnitt	42671328	2027399	16314378	1053981

Es ist hieraus zunächst klar, dass die Zoll-Ermässigungen der Tractate von 1841 auf den Rein-Ertrag des Sund- und Stromgeldes für Dänemark eigentlich gar keinen Einfluss ausgeübt und also die durch dieselben Tractate erhöheten Feuer- und Sportelgelder die Belastung der Ostsee-schifffahrt vermehrt haben. Bemerkenswerth ist ferner, dass Dänemark mit etwa der Hälfte der Sundzoll-Einnahme seinen ganzen Marine-Etat bestreitet.

In den Jahren 1843 bis 1846 passirten durchschnittlich 16748 Schiffe, die doch wohl etwas mehr als den entsprechenden Etats-Anschlag = 2074079 Reichsbankthaler eingebracht haben werden, und es wäre hiernach für die 1853 passirten 21539 Schiffe die Einnahme auf 2667000 Rthlr. in Rechnung zu stellen. Bergsoe bemerkt, dass die aufgeführte Netto-Einnahme von der Brutto-Einnahme wenig verschieden sei, da alle Beamten aus den Sporteln besonders bezahlt und nur etwa 13000 Reichsbankthaler auf Control- und Bureaukosten verwendet werden. Wahrscheinlich aber ist die durch § 38 der Convention vom 26. Mai 1846 den Schiffern bewilligte Vergütung von 4 pCt. des bezahlten Zolles (für getreue Angabe) auch schon abgezogen; für 1853 zu dem Betrage von etwa 108000 Reichsbankthalern.

Aufstellung
der
im Sunde klarirten Ladungen, nach Haupt-Klassen und in preussischen Normal-Lasten.

	1842—1844. Im Durchschnitt.		Für 1853 berechnet				
	Nach Preuss.	Ueberhaupt.	Ladungen n. Preuss.	à	Normal-Lasten.	Ladungen. Ueberhaupt.	Ladungen. Normal-Lasten.
I. Nach der Ostsee.							
Ladungen, bestehend aus:							
1. Eisen, roh u. verarbeit.	173⅔	249	243	125	30378	347	43375
2. Heringen, Fischen . .	299⅓	1053⅔	419	60	25140	1473	88380
3. Kaufmannsgütern*) .	204⅓	650⅓	286	100	28600	909	90900
4. Salz	107⅓	596⅔	150	125	18750	833	104175
5. Steinkohlen, (Theer, Gyps, Steine)	518⅓	1324	726	80	58080	1850	148800
6. Wein (Südfrüchte) . .	28	104	39	100	3900	145	14500
7. Zucker	79⅔	226⅔	112	80	8960	316	25280
8. Diverse Ladungen**)	160⅓	792⅓	225	60	13500	1108	66480
9. Ballast	614⅓	2680	858	120	102960	3747	449610
	2184⅓	7676⅔	3058	—	290265	10728	1031530
II. Von der Ostsee.	Von Preuss.	Ueberhaupt.	Von Preuss.	à	Normal-Lasten.	Ueberhaupt.	Normal-Lasten.
1. Balken, Bretter	849⅓	2125⅓	1190	175	208250	2971	519925
2. Dielen, Holz, Stäbe . .	33⅔	47⅓	47	200	9400	66	13200
3. Erbsen	70	513⅓	97	80	7840	718	57440
4. Gerste	202⅓	443⅔	283	60	16980	620	37200
5. Getreide (Malz u. div.)	220	370	308	70	21560	517	36190
6. Hafer	25⅓	54⅓	35	100	3500	76	7600
7. Lein- u. Rapssaamen .	152⅔	561	213	60	12780	784	47040
8. Oelkuchen	107⅔	127⅓	150	50	7500	178	8900
9. Roggen	530	650⅓	742	80	59360	908	72640
10. Weizen (Mehl)	831⅔	965	1164	100	116400	1349	130045
11. Zink	44⅓	44⅓	62	90	5580	62	5580
12. Verschiedene***) . . .	112⅓	1536⅓	157	68	10630	2147	147800
13. Ballast	54	297⅓	76	100	7600	415	51500
II. Von der Ostsee . .	3232⅓	7735⅔	4525	115	487380	10811	1125060
I. Nach der Ostsee .	2184⅓	7676⅔	3058	95	290265	10728	1031530
Gesammt-Klarirungen .	5416⅔	15412⅓	7583	102	777645	21539	2156590
a. mit Ladungen . . .	4749⅓	12435	6649	100	667085	17377	1665480
b. „ Ballast	667⅓	2977⅓	934	129	110560	4162	491110
	5416⅔	15412⅔	7583	102	777645	21539	2156590

Die Aufstellung für 1842—1844 ist nach Scherer S. 330—331 und hier als Grundlage der Berechnung für 1853 benutzt, wogegen allerdings ein-

*) Material-, Apotheker- und kurze Kramwaaren.
**) Baumwolle, Colonial- und Manufacturwaaren.
***) Asche, Bier, Brod, Flachs, Fleisch, Haare, Hanf, Leder, Leinwand, Lumpen, Oel, Pelzwerk, Segeltuch, Talg, Wolle u. A.

zuwenden ist, dass das Resultat einer solchen Verhältnissberechnung keineswegs mit der Wirklichkeit übereinstimmen werde, da die Conjuncturen, namentlich für die Ausfuhr-Artikel, z. B. Holz, Getreide u. s. w. sehr abweichend sein können, und mehr oder weniger immer sind. Dennoch haben dergleichen Aufstellungen für eine allgemeine Uebersicht, wie sie dabei und namentlich hier nur beabsichtigt werden konnte, eine gewisse Berechtigung, in so fern sie doch im Ganzen auf ein thatsächliches, nicht sehr schwankendes Verhältniss begründet erscheinen, hier die ganze Natur des Ostseehandels; richtigere, amtliche fehlen.

Die Zahl der Schiffe und der Normal-Lasten ist aus dem Bericht des preussischen Consuls in Helsingör entnommen (Handels-Archiv 1854. II. Stat. 5. 99 u. ff.).

Dass die Aufstellung der Ladungen, nach verschiedenen Hauptklassen, eine annähernde Schätzung ihres Werthes erleichtere, ist wohl nicht zu verkennen; es ist eine solche Schätzung hier absichtlich nicht beigesetzt worden, da es immer nur eine mehr oder weniger willkürliche sein würde, und deshalb auch einem Jeden überlassen bleiben kann; das preussische General-Consulat in Helsingör dürfte im Stande sein, dergleichen Nachweisungen alljährlich zu beschaffen, und zwar nach ziemlich genauen Schätzungen des Werthes einer jeden im Sunde klarirten Ladung.

A. T. Kruse,

Abgeordneter zur II. Kammer von Stralsund.

Am 18. April l. J. kam vorstehender Bericht auf die Tagesordnung; es folgt hier ein Auszug aus dem betreffenden stenographischen Bericht der 41. Sitzung Zweiter Kammer.

Zu Anfang der Discussion erklärte der Berichterstatter, Abgeordnete Kruse: Dass die zum Antrage und Bericht beigebrachten geschichtlichen und statistischen Nachweisungen von ihm allein vertreten würden. Es war dies nöthig, da, wenn gleich alle Materialien und Quellen für diese Zusammenstellungen den Commissionen vorgelegen hatten, doch nur ihm allein überlassen worden war, sie als Anlagen zum Bericht für den Druck zu ordnen; für mögliche Irrthümer und Mängel nahm er Nachsicht in Anspruch und bezeichnete einige unwesentliche zur Berichtigung (die hier bei dem Wiederabdruck auch berichtigt worden sind). Derselbe machte dann aufmerksam darauf, dass nach dem Abdrucke des Berichtes die Vereinigten Staaten ihren Tractat mit Dänemark, worauf deren Sundzollpflicht beruhet, bereits wirklich gekündigt hätten; ferner, dass der schwedische Reichstag schon im vorigen Jahre die Abschaffung des Sundzolles beantragt und eben jetzt die preussische Erste Kammer eine Resolution genehmigt habe, die derjenigen fast gleich sei, welche der Zweiten Kammer heute vorgeschlagen werde, die er festzuhalten beabsichtige, in der Ueberzeugung und Hoffnung, dass diese zum einstimmigen Beschlusse der Kammer erhoben werden könne und werde.

Von dem ursprünglichen Antragsteller v. Saenger war noch ein Aenderungsantrag eingebracht worden, dahin lautend:

„Den zweiten Satz des Commissionsantrages, von den Worten: „und sie erwartet“ bis zum Schluss zu streichen und dafür zu setzen: „sie erachtet den gegenwärtigen Zeitpunkt für geeignet, um entschiedene Schritte zur Beseitigung des Sundzolles zu thun, und erwartet von der Königlichen Staatsregierung, dass sie schleunig auf diesen Zweck gerichtete Massregeln nehmen werde.“

Dieser Antrag fand nur bei der linken Seite des Hauses die erforderliche Unterstützung, um zur Discussion und Abstimmung kommen zu können.

Der Abgeordnete v. Hennig, Gutsbesitzer aus Westpreussen, Abgeordneter für Thorn und Culm, (Mitglied der Fraction v. Vincke) erhielt zuerst das Wort. Er sprach für den vorstehenden Aenderungsantrag, indem er eine entschiedenere Aufforderung des Staatsministeriums für nöthig hielt. Die preussische Diplomatie habe in der Sundzollfrage schon beim Wiener Congress einen günstigen Zeitpunkt zur Abschaffung dieser Belastung versäumt; durch Unterzeichnung des Londoner Protocolls 1852 die Möglichkeit begünstigt, dass Russland sich Dänemark aneigne, die Ostsee — wie das Schwarze Meer — für ein Binnen-Meer erkläre und den Schlüssel zum Sunde in die Hand nehme, Preussen für einen kranken Mann halte und die Provinz Preussen wie die Donaufürstenthümer im vorigen Jahre behandle. Diese Provinz Preussen habe aber die grössten Ansprüche auf Schutz und Anerkennung des preussischen Staats; er verweiset auf die Leistungen dieser Provinz in 1812 und 1813, da sie mit Gut und Blut zur Befreiung Preussens und Deutschlands unglaubliche Opfer der Vaterlandsliebe gebracht habe. In der Sundzollfrage könne namentlich auch dieser Provinz eine wichtige Gegenleistung dargebracht werden und eine ernste Mahnung daran, so wie daran, dass eben jetzt, nach Lage der politischen Verhältnisse, wo Russlands übermächtiger Einfluss nicht entgegenstehe, Nordamerika und Schweden die Beseitigung des Sundzolles auch ernstlich beabsichtigten, abermals ein günstiger Zeitpunkt gekommen sei, um durch ernste Schritte das wünschenswerthe Ziel zu erreichen —; eine solche ernstere Mahnung als die von den Commissionen beantragte Resolution beabsichtige der Verbesserungsantrag, keineswegs aber der Regierung beschränkende Bedingungen entgegen zu bringen. — Preussen sei gross und stark genug, um sich von Dänemark keine Fesseln anlegen zu lassen.

Der Abgeordnete Jacobs (Potsdam) widersetzt sich dem Aenderungsantrage, bestreitet, dass jetzt gerade der geeignete Zeitpunkt sei, mit ernsten Schritten vorzugehen; die Regierung habe nichts versäumt, den allerdings lästigen Sundzoll zu beseitigen; so z. B. sei deshalb Herr v. Bülow in Kopenhagen gewesen, ohne etwas ausrichten zu können; die Sache sei zu einer leichten Lösung noch nicht reif; der Commissionsantrag drücke die Meinung des Landes und der Kammer hinlänglich aus. —

v. Mallinckrodt (Regierungs-Assessor, Abgeordneter für Beckum) spricht sich auch gegen das heutige Amendement des Herrn v. Saenger aus. Er theile die Ansicht, welche vorzuwalten scheine, dass der Sundzoll lediglich auf einem Akt der Gewalt beruhe, nicht; es beständen doch völkerrechtliche Verträge darüber mit 18 seefahrenden Nationen; — auch aus einem ursprünglichen Unrecht könnten sich Rechtszustände entwickeln. Dem Beispiele Nord-Amerika's zu folgen sei bedenklich, da dieser Staat noch in neuester Zeit Unternehmungen gemacht habe, die mit den Wikinger Fahrten der Vorzeit manche Aehnlichkeiten bieten; gegen die Resolution, wie sie von der Commission vorgeschlagen, habe er jedoch nichts zu erinnern.

Braemer, Landschaftsrath, (für Gumbinnen), glaubt, es werde im Erfolge ziemlich gleich sein, ob sich die Kammer für die mildere Resolution oder für die ernstere Mahnung des v. Saenger'schen Antrages entscheide; er glaube zunächst für den Letzteren stimmen zu müssen. Die Beseitigung dieser Fessel sei sehr zu wünschen, eben so sehr aber auch die Fessel der russischen Grenzsperre, wovon die von ihm mitvertretene Provinz sehr gedrückt werde. Er bezieht sich auf den Handelsbericht der Danziger Kaufmannschaft, worin der Sundzoll und die polnische Grenzsperre als drückende Fesseln bezeichnet werden; Danzig habe im vorigen Jahre für Sundzoll allein 138249 thlr. bezahlt, ausser Neben-

kosten. Der Redner geht dann auf den Danziger Bericht über russische Maassregeln gegen den preussischen Verkehr etwas tiefer ein, als, nach der Ansicht des Präsidenten, zur Sache gehört.

v. Mitschke-Kollande könnte, im Interesse der von ihm vertretenen Provinz Preussen, gerne beiden Anträgen gegen den Sundzoll beitreten, hat aber das feste Vertrauen zur Königlichen Regierung, dass sie schon selbst das Angemessene zur rechten Zeit thun werde. Dem Vorwurfe gegen die preussische Diplomatie könne er nicht beistimmen; die Provinz Preussen habe der Regierung viele Rücksicht zu danken, z. B. für die Eisenbahn nach Königsberg; dass Preussen, wenn russische Schiffe in dänischen Häfen sein würden, eine (russische) Provinz werden könne, fürchte er nicht; es werde immer ein Königreich Preussen bleiben und seines Namens würdig.

Minister-Präsident Freiherr v. Manteuffel: „Meine Herren! Ich ersuche Sie, den Antrag Ihrer Commission anzunehmen und den entgegenstehenden abzulehnen. Es will mir scheinen, dass der erste geehrte Redner doch Manches vorgetragen hat, was nicht unmittelbar zur vorliegenden Frage gehört. Er hat zunächst unsere diplomatischen Vertreter bei dem Wiener Congresse verurtheilt. Dafür wird er sich mit Wilhelm v. Humboldt auseinander zu setzen haben.

Er hat sodann das Aussterben des dänischen Königshauses prognosticirt und wird vielleicht von Dänemark seinen Dank dafür zu empfangen haben. Er hat demnächst die Provinz Preussen erhoben. Meine Herren! Ich bin der Letzte, der in der Anerkennung der Leistungen der Provinz Preussen zurückbleiben möchte. Ich weiss sehr wohl, welche grosse Lasten diese Provinz getragen hat, und wünsche vor allen Dingen, dass dieser Provinz auch in Beziehung auf den Handel und durch Beseitigung der Beschränkungen, die auf ihm lasten, geholfen werden möchte. Nun verlangt der geehrte Abgeordnete aber Thaten von der Regierung. Die Regierung ist, das kann ich mit Gewissenhaftigkeit versichern, von der hohen Bedeutung, welche eine Beseitigung des Sundzolls für den Ostseehandel und die Ostsee-Provinzen haben würde, vollständig überzeugt, und es ist eine ihrer ersten Sorgen, in diesem Sinne zu wirken; aber diese Thaten, die da erwartet werden, werden, wenn sie gelingen sollen, glaube ich, nur im geeigneten Momente ausgeführt werden dürfen, und nach der dermaligen Sachlage besser durch Schweigen, als durch Worte eingeleitet werden.

Meine Herren! Ich bitte Sie, den Antrag der Commission anzunehmen."

v. Hennig rechtfertigt seine Befugniss, die Leistungen der Provinz Preussen hervorzuheben und fügt hinzu: „Ich habe auch nicht verlangt, dass der Herr Minister-Präsident viel sprechen solle, sondern ich will es sehr gern acceptiren, wenn er gar nichts sagt und so handelt, wie es für das Vaterland wünschenswerth ist."

v. Saenger versichert: dass seine Absicht bei dem heutigen Aenderungs-Antrage nicht gewesen, Antipathien politischer Natur hervorzurufen. — Er wolle gerne ganz objectiv bleiben und nur erläutern, dass er in der Commission der dort beliebten Resolution nur beigestimmt habe für den Fall, dass ein entschiedenerer Beschluss nicht zu erlangen wäre. Sein Antrag wolle nun einen solchen in der Kammer herbeiführen. Dass hier grosse materielle, auch landwirthschaftlich tief greifende Interessen in Frage ständen, darüber könne ein Blick in die dem Commissionsbericht beigefügten Anlagen Jeden leicht belehren; er sehe das auch als vollkommen unbestritten an. — Das Recht erscheine ihm noch von grösserer Wichtigkeit — eine Macht der Gewohnheit dürfe die Erniedrigung nicht rechtfertigen, einem machtlosen Staate ohne eine anerkannte Rechtsgrundlage geradezu tributair zu bleiben. Die Ansicht, dass doch wohl ein Recht auf Seiten Dänemarks vorhanden gewesen sei, finde in allen Tractaten Widerspruch, wo ausdrücklich gesagt ist, dass ein solches Recht nicht

anerkannt werde; am allerwenigsten von Preussen, wie von Seiten der Regierung selbst in der Commission behauptet worden. Jeder Schein von Recht habe aufgehört, als Dänemark das eine Ufer des Sundes verloren habe. Die Gleichgültigkeit der Diplomaten gegen sogenannte „Krämer-Interessen" habe viel verschuldet. Dänemark habe selbst die Tractate bei der Ausführung vielfach unbedenklich verletzt, selbst in neuerer Zeit, worüber Beispiele angeführt worden.

Nach seiner Ueberzeugung müsse Preussen mit Kündigung des Vertrages von 1846 vorgehen. Wenn nach Ablauf desselben Dänemark preussische Schiffe im Sunde anhalte, so würde das Seeräuberei oder Kriegserklärung sein. Im letzteren Falle müsse freilich beklagt werden, dass Preussen seine maritime Kriegsfähigkeit noch nicht ausgebildet habe. Dass eine friedliche Lösung der Aufgabe zur Zeit des Wiener Congresses unterblieben, sei desto mehr zu beklagen, aber wohl nicht so sehr die Schuld Preussens als der Eifersüchteleien aller europäischen Mächte. Nach jener Zeit sei aber das Bestreben Russlands deutlicher hervorgetreten, nicht nur den Schlüssel zu einem Hauptthore seines Hauses, am Schwarzen Meere, sondern auch den zum zweiten, am Sunde, in die Hände zu bekommen; letzteres sei ihm schon ziemlich und besonders durch den Londoner Vertrag von 1852 fast ganz gelungen, während es am Schwarzen Meere darüber in einen schweren Kampf gerathen sei. Eben jetzt also möchte es die höchste Zeit sein — nicht nur für die Freiheit der Donauschifffahrt, sondern auch dafür zu sorgen, dass die Ostsee kein russischer See werde. Es sei ein beklagenswerther Irrthum, anzunehmen: die gegenwärtige europäische Krisis gehe Preussen wenig an, da es sich nur um die Dardanellen, nur um die Donaufürstenthümer, nur um Donauschifffahrt handle. Aber, abgesehen von den Pflichten Preussens, als europäische Grossmacht — die ja auch in Bezug auf jene Verhältnisse schon feierlich anerkannt worden, müsse es doch die drohende Gefahr erkennen, in Folge des Vertrages von 1852, see- und landwärts von Russland umklammert zu werden; eben deshalb sei mit Recht auch auf die tractatswidrige Sperre der Ostgrenze hingewiesen worden. Ferner sei Preussen vorzugsweise befugt und verpflichtet, die Interessen Norddeutschlands zu vertreten. Wenn man nun vernehme, dass Dänemark sich geneigt erklärt haben solle, den Westmächten beizutreten, wenn diese ihm den Fortbestand des Sundzolles garantiren, so werde doch klar sein, dass die Sundzollfrage mit der orientalischen sehr nahe zusammenhänge und es eben jetzt für Preussen wohl die höchste Zeit sei, mit Ernst in die Verhandlung einzutreten, um vorzugsweise auch die Sundzollfrage endlich zu einer gerechten Entscheidung zu bringen; demgemäss sei es aber auch die Pflicht der Kammer, offen und entschieden die Erwartung kund zu geben, dass die Regierung der mahnenden Anforderung entsprechen werde. Wäre es in Wien vielleicht schon zu spät, so böte andererseits die wirkliche Kündigung der Sundzollpflicht von Seiten der Vereinigten Staaten eine andere günstige Gelegenheit, das Ziel zu erreichen.

Sollten, wie behauptet werde, die Westmächte um die thätige Mitwirkung Preussens zum erstrebten Frieden mit Russland buhlen, nun dann möge Preussen, das ja Russlands Unrecht feierlich erklärt habe, an seine kräftige Einwirkung für die vier Garantiepunkte der Westmächte seinerseits einen fünften knüpfen, der die Interessen Norddeutschlands am Sunde und an der Ostgrenze sicher stelle.

Es liege hier keine Parteifrage zur Entscheidung vor; im Hinblick auf die realen Interessen des Landes habe Jeder die gleiche Pflicht —; möge die Kammer sie durch die Annahme des Abänderungsantrages erfüllen. —

Der Berichterstatter nahm nun zum Schlusse der Discussion noch das Wort. Dem neuen Antrage des Abg. v. Saenger gegenüber bezog er sich

zunächst auf die bei Eröffnung der Debatte schon geäusserte Ueberzeugung, dass die von der Commission vorgeschlagene Resolution die allgemeinste Zustimmung zu gewärtigen habe und eben deshalb verdiene, obwohl es ihm ganz unbedenklich erscheinen würde, allenfalls dem ursprünglichen oder dem veränderten Antrage beizustimmen; die entscheidende Wirkung könne nur davon abhängen, dass der Gegenstand von der Kammer als ein hochwichtiger mit grossem Ernste behandelt und der Königlichen Staats-Regierung an's Herz gelegt werde; auf die Worte komme es wenig an. Indessen sei nicht zu verkennen, dass die neuesten Entwickelungen der politischen Verhältnisse die Ansicht rechtfertigen, es sei wahrscheinlich gegenwärtig der geeignete Zeitpunkt, wo eine energische preussische Staats-Regierung in diese Frage mit einer solchen Entschiedenheit eintreten könne, um sie zu einem festen Abschluss zu führen. Gewiss sei, dass nicht nur die Vereinigten Staaten und Schweden — mit dem sehr betheiligten Norwegen —, sondern auch mehrere andere vom Sundzoll sehr belastete Staaten, sich gerne den Bemühungen Preussens anschliessen würden. Auch der Herr Minister-Präsident sei im Allgemeinen mit diesen Ansichten einverstanden, und dies rechtfertige die Erwartung, dass der Gegenstand nicht wieder mit jener Leichtigkeit der früheren Diplomatie werde behandelt werden, welche allerdings darin nur ein „Krämer-Interesse" zu erkennen vermocht habe. Die Wichtigkeit der Frage sei eine andere geworden; wenn früher 1000 Schiffe den Sund passirten, so müssten jetzt etwa 20000 jährlich salutiren, Segel streichen, Anker fallen lassen, um dann Tribut zu bezahlen. Das sei ein empörender Gedanke und erinnere nur zu oft an jene Stange, welche der Landvogt Gessler in der Schweiz mit einem Hute aufstellte, dem jeder Vorübergehende einen Gruss darbringen musste.

Was über Russlands Stellung zur Frage und politische Pläne Bedenkliches geäussert worden, sei wohl am zweckmässigsten an den kühnen Ausspruch der Kreuz-Zeitung zu verweisen, worin behauptet worden: es sei abgeschmackt, anzunehmen: Russland werde sich der Abschaffung des Sundzolles widersetzen.

Immer aber beharre er bei der Ueberzeugung, dass es ziemlich gleichgültig sei, in welcher Wortfassung eine von der Kammer in Einigkeit beschlossene ernste Mahnung an die Staats-Regierung gebracht werde.

Die von dem Abgeordneten v. Mallinckrodt erhobenen juristischen Bedenken dürften bei näherer Prüfung ganz wegfallen, da Preussen z. B. nur durch einen Handels-Tractat mit Dänemark zum Sundzoll verpflichtet sei. Nach Kündigung dieses Handels-Vertrages werde es sich zeigen müssen, ob Dänemark gesonnen und entschlossen sei, mit Gewalt und Krieg gegen Preussen aufzutreten, um sogenannte „Gewohnheits-Rechte" geltend zu machen, die doch gar nicht mehr in Frage kommen könnten — die Kammer möge ruhig bei der Erwartung stehen bleiben, dass die Staats-Regierung eine solche Anforderung als eine sehr ernste nehmen würde.

„Stimmen Sie, wie Sie wollen, meinetwegen, aber stimmen Sie einmüthig", so schloss der Berichterstatter.

Darauf wurde zur Abstimmung geschritten, zunächst der neue v. Saenger'sche Antrag mit ziemlich grosser Majorität abgelehnt; dann aber die von den Commissionen vorgeschlagene Resolution:

„Die Hohe Kammer wolle beschliessen:

die Kammer erkennt, in voller Uebereinstimmung mit der Königlichen Staats-Regierung, die nachtheiligen Einwirkungen des Sundzolles auf den Handel und die Rhederei Preussens an, und sie erwartet, nach den von der Königlichen Staats-Regierung gemachten Mittheilungen, dass dieselbe keine zur Abschaffung des Sundzolles geeignete Gelegenheit unbenutzt lassen wird."

einstimmig angenommen.

Der vorstehenden Darstellung dessen, was über die Sundzoll-Frage in den preussischen Kammern in der Sitzungs-Periode von 1851—1855 verhandelt worden ist, mögen hier noch einige Bemerkungen beigefügt werden.

Dem Resultat dieser Verhandlungen ist in der Presse und auch in Privatkreisen vielfältig der Vorwurf gemacht worden, dass es den davon gehegten Erwartungen nicht entspreche, dass die von den Kammern beschlossenen Resolutionen ein viel zu schwacher Ausdruck dessen seien, was die öffentliche Meinung nicht nur in Preussen, sondern auch überall in Deutschland und in vielen auswärtigen Seehandels-Staaten als ein berechtigtes Urtheil über den Sundzoll-Unfug ansehe; man scheint erwartet zu haben, dass die preussischen Kammern sich sofort über energische Maassregeln zur unmittelbaren positiven Abschaffung des Sundzolles verständigen würden. Eine ruhigere Prüfung und eine richtigere Würdigung der für den Gegenstand in Frage kommenden Verhältnisse muss jedoch zu der Ueberzeugung führen, dass die preussischen Kammern einer solchen Erwartung unmöglich entsprechen konnten. Selbst die entschiedensten Gegner des Sundzolles und die dazu gehörenden Mitglieder der äussersten Linken in den Kammern konnten es nicht für angemessen, für zweckdienlich halten, einen Antrag auf sofortige positive Kündigung der Sundzollpflichtigkeit, d. h. des mit Dänemark bestehenden Handels-Tractates in die Kammer zu bringen. Die Majoritäten der Kammern würden einen solchen Antrag — die Königliche Staatsregierung aber gewiss — als eine Nichtachtung der Prärogative der Krone haben ansehen und verwerfen müssen. Selbst in dem undenkbaren Falle, dass beide Kammern einen solchen Antrag übereinstimmend mit Majorität angenommen hätten, würde die jedenfalls erforderliche Zustimmung der Krone zu einem solchen Antrage nicht haben erfolgen können, und eben deshalb wäre ganz gewiss schon in der Zweiten und noch entschiedener in der Ersten Kammer ein solcher unerwogener, zu weit gehender Antrag mit grosser Majorität verworfen worden; wie hätte ein solches Resultat gefallen, dem Zwecke dienen können? Man weise nicht hin auf das Beispiel der Vereinigten Staaten; dort ist das Verhältniss ein ganz anderes. Der Präsident, gestützt auf mancherlei vorhergegangene Verhandlungen — unter ganz anderen Staats- und Handelsverhältnissen — der Zustimmung des Congresses im Voraus schon gewiss, konnte den Vorschlag zur Kündigung des Tractates mit Dänemark unbedenklich machen; die preussischen Kammern konnten es nicht, auch wenn sie darüber unter sich vollständig einverstanden gewesen wären. Für sie blieb nur die Aufgabe, die Form eines Beschlusses zu finden, wofür die grösstmögliche Einstimmigkeit beider Kammern zu erwarten und worin die dringlichste Mahnung für die Staatsregierung zur Beseitigung des Sundzolles enthalten war.

Wir mögen hier noch daran erinnern, wie derselbe Gegenstand im englischen Parlament behandelt worden ist. In der Sitzung vom 16. März 1841 übergab Herr Hutt eine mit zahlreichen Unterschriften von Huller Kauf- und Schiffsherren bedeckte Petition, hielt eine lange Rede — worin er dem Cabinete die Vernachlässigung der wichtigsten Handelsinteressen in Beziehung auf den Sundzoll vorwarf, diesen als eine Einrichtung „zuwider jedem angenommenen Grundsatz des Völkerrechts und dem allgemeinen Gebrauche der civilisirten Welt" — bezeichnete, alle vertragswidrigen Handlungen bei Erhebung des Sundzolles aufzählte — den Zustand mit dem Faustrechte der finstersten Zeiten verglich u. s. w.

Er schloss mit der Motion:

> „dass nach der Ansicht des Hauses der Tarif der Sundzölle, wie er jetzt in Helsingör erhoben wird, kein Tarif sei, welcher den König von Dänemark berechtige, ihn aufrecht zu erhalten, und dass die Sundzölle eine solche Revision verlangen, als nöthig ist zur Erleichterung des englischen Handels in der Ostsee."

Lord Palmerston, damaliger Minister des Auswärtigen, erwiderte: dass Ihrer Majestät Regierung mit dem Antragsteller in der Sache ganz übereinstimme, dass sie aber die Berathung der Motion jetzt für ungeeignet halte, weil eine Unterhandlung mit Dänemark darüber im Gange sei. Sir Robert Peel unterstützte dagegen die Motion als eine gute Demonstration, um Dänemark zur Besinnung und Erkenntniss zu bringen.

Herr Hutt nahm jedoch, überzeugt von allgemeiner Zustimmung und beruhigt durch die Versicherung des Ministers, seinen Antrag ganz zurück.

Vergleicht man nun hiermit das vorliegende Ergebniss der Verhandlungen in den preussischen Kammern, so wird man anerkennen müssen, dass Letztere doch etwas mehr beantragt und erreicht haben, als das englische Parlament. Die Motion des Herrn Hutt verlangte nur Revision des Sundzolltarifs und ward, auf eine allgemeine ministerielle Instanz zurückgezogen, nicht zu einem Beschlusse des Hauses erhoben. Die Resolutionen der beiden preussischen Kammern sind auf gänzliche Beseitigung des Sundzolles gerichtet, supponiren und erhalten die Zustimmung des Staatsministeriums und werden von der ersten Kammer mit grosser Majorität, von der zweiten mit Einstimmigkeit beschlossen; — die Minister selbst — insofern sie zugleich Abgeordnete sind — stimmten persönlich mit und verpflichteten sich also nicht nur amtlich, sondern auch persönlich:

„keine zur **Abschaffung** des Sundzolles geeignete Gelegenheit unbenutzt zu lassen."

Freilich hatten die schwachen Verhandlungen des englischen Parlaments und die oberflächlichen Zusicherungen Lord Palmerstons 1841 nur eine grosse Täuschung des von dem Herrn Hutt ausgesprochenen Vertrauens zur Folge; denn die Verhandlungen Englands mit Dänemark über die Revision des Sundzolltarifs führten zu der Convention vom 23. August 1841, worin zwar einige Zollsätze zu Gunsten der englischen Handelsherren geändert, aber den Schiffen noch grössere Lasten aufgelegt wurden, worüber der vertrauensvolle Herr Hutt, und nicht nur die Huller und alle englischen, sondern auch alle mit der Ostsee verkehrenden Schiffs-Herren noch heute zu seufzen haben. Die Behandlung der Sundzollfrage hat dem ehrenwerthen Lord Palmerston keinen Anspruch auf Vertrauen und Dankbarkeit des Welthandels und der Welt-Schifffahrt erworben.

Wie das preussische Staats-Ministerium den von ihm selbst gebilligten Erwartungen der preussischen Kammern entsprechen werde, muss freilich auch erwartet werden; hoffentlich nicht zu lange.

Stralsund im Juli 1855.

A. T. Kruse.

Der deutsche Zollverein.

1853 und 1854.

Bevölkerung. Die Zollvereinsbevölkerung, welche den Abrechnungen von 1853 zu Grunde gelegt worden, nach den berichtigten Zählungen von 1852, stellt sich für die verschiedenen Verwaltungsgebiete nach Abzug der Exclaven der einzelnen Staaten und mit Zurechnung der ihrer Zollverwaltung untergebenen Inclaven, wie folgt, und ist hiernach die um eine Kleinigkeit abweichende Berechnung pag. 40. des Jahrb. III. zu berichtigen.

(Siehe die Tabelle Seite 51).

Es mag hierbei erinnert werden, dass der östliche und westliche Verband die Theilung der Aus- und Durchfuhrzölle betrifft, welche unter diesen Verbänden und nicht unter sämmtlichen Staaten stattfindet.

Gesetze. Die Zollvereinsgesetzgebung hat seit den in dem Jahrbuch III. enthaltenen Mittheilungen weitere Veränderungen nicht erfahren. Die Resultate der Ende 1854 in Darmstadt abgehaltenen eilften General-Conferenz der Zollvereinsstaaten lassen sich in Folgendem zusammenfassen:

I. Von den Vorschlägen zu Tarifänderungen war nur Talg so glücklich, sich des allgemeinen Anklangs zu erfreuen, und zwar nur deshalb, weil die Zollermässigung in Oesterreich ein Nachfolgen unvermeidlich machte. Eine fast endlose Reihe anderer Anträge musste sich gedulden bis zu neuen Conferenzen, deren nächste in Weimar stattfinden wird. Die oft gewünschten Ermässigungen für Eisen, Stahl, Getreide, Hülsenfrüchte und Rindvieh, die Vorschläge, Zollfreiheit zu gestatten für seewärts eingehendes Bau- und Nutzholz, die Durchfuhrzölle, wie in Frankreich, Niederlanden und Belgien, aufzugeben bis auf eine geringe Controlegebühr, den Tarif für Baumwolle und Baumwollenwaaren, für Wolle und Wollenwaaren, für Leinen und Leinengarn, Seide und Seidenwaaren, für Droguerie-waaren, Kurzwaaren, Südfrüchte, Gewürze etc. zu revidiren, scheiterten an dem Bedenken des finanziellen Ausfalls und an den Rücksichten auf die bestehenden Flusszölle, deren der Schifffahrt nachtheilige Höhe freilich nicht verkannt werden konnte. Dass die Flussschifffahrt durch die con-

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Vereinsstaaten und Vereins-Gebiets-theile.	A. Nach den Orts-Erhebungen über den Civilstand. Anzahl der Familien	Männer und Jünglinge über 14 Jahre.	Weiber und Jungfrauen über 14 Jahre.	Kinder unter 14 Jahren. männliche.	weibliche.	Anzahl der Einwohner vom Civilstande.	B. Nach den Erhebungen über den Militärstand. Anzahl der Familien.	Männer und Jünglinge über 14 Jahre.	Weiber und Jungfrauen über 14 Jahre.	Kinder unter 14 Jahren. männliche.	weibliche.	Anzahl der Einwohner vom Militärstande.	Gesammt-Bevölkerung.	Davon treffen: a. auf den östlichen Verband.	b. auf den westlichen Verband.
			Köpfe	Köpfe	Köpfe	Köpfe	Köpfe		Köpfe	Köpfe	Köpfe	Köpfe	Köpfe	Köpfe	Köpfe	Köpfe
1.	Königreich Preussen . .	3467172	5412853	5629924	3033869	2973062	17049708	13698	131960	21098	10430	10745	174233	17223941	12607056	4616885
	Zählung 16935420															
	Exclaven 190140															
	Inclaven 478661															
	Grossherz. Luxemburg	38436	62730	63683	32929	32336	191678	141	488	170	143	153	954	192632	—	192632
2.	Königreich Baiern . . .	995536	1513240	1667653	639897	655211	4478418	2157	81080	2626	1585	1547	86838	4565256	—	4565256
	Zählung 4559452															
	Exclaven 466															
	Inclaven 6270															
3.	Königreich Sachsen . .	447775	653225	695976	316840	321571	1987612	—	—	—	—	—	—	1987612	1987512	—
	Zählung 1987612															
4.	Königreich Württemberg	387947	581615	630443	286041	295955	1794054	—	—	—	—	—	—	1794054	—	1794054
	Zählung 1744263															
	Inclaven 60791															
5.	Grossherzogthum Baden	269382	437366	476243	222661	218735	1355005	19	4534	45	13	17	4610	1359615	—	1859615
	Zählung 1350162															
	Inclaven 9453															
6.	Kurfürstenthum Hessen	143644	233910	250220	119849	115593	719572	833	4818	1354	753	704	7629	727201	—	727201
	Zählung 718516															
	Inclaven 36512															
	Exclaven 28027															
7.	Grossherzogthum Hessen	169665	275624	294957	141834	141240	853655	1852	10022	878	462	463	11825	865480	—	865480
	Zählung 854314															
	Inclaven 11166															
8.	Thüringen	218948	337089	358907	162702	161183	1019881	534	3756	628	344	320	5048	1024929	1024929	—
9.	Herzogth. Braunschweig	51994	82552	88707	37015	36506	244780	217	2706	347	176	136	3365	248145	159783	88362
	Zählung 271943															
	Exclaven 32795															
	Inclaven 8997															
10.	Herzogthum Nassau	102281	143308	143082	72440	70230	429060	—	—	—	—	—	—	429060	—	429060
	Zählung 429060															
11.	Freie Stadt Frankfurt	11185	27842	29389	7513	7577	72321	41	2456	54	18	18	2546	74867	—	74867
	Zählung 74867															
	Zusammen . . .	6303965	9761354	10329184	5073590	5029199	a. 30195744	19492	241821	27200	13924	14103	297048	30492792	15779380	14713412

currirenden Eisenbahnen immer mehr einer gefährlichen Krisis sich nähere, musste eingeräumt werden. Ein lebhafter Versuch ward gemacht, wiewohl gleichfalls vergebens, die neuerdings eingetretene Ermässigung des wichtigsten Artikels im Zolltarif, des Caffees, von 5 thlr. pro Ctr. aufzuheben und wieder auf 6½ thlr. zu bringen. Die beträchtliche Mindereinnahme von 2½ Millionen thlr. wird als eine Folge der Herabsetzung bezeichnet, die überdem den Consumenten nicht zum Nutzen gewesen. Der Caffee sei nicht wohlfeiler geworden, und ohne Zweck hätten die Staatskassen auf eine sehr entbehrte Einnahme verzichtet. Im Jahre 1852 sind versteuert 944904 Ctr. Caffee, 1853: 944353 Ctr. Nach Anschluss des Steuervereins lasse auf 1 Million Ctr. sich rechnen, der Verlust betrage also jährlich 1½ Million thlr. Die unabweisbare Nothwendigkeit, die Staatseinkünfte zu steigern, brachte von neuem die Einführung des Monopols für Tabak und Tabaksfabrikation zur Sprache. Unter Hinweisung auf die enormen jährlich wachsenden Einnahmen in Frankreich und Oesterreich aus gleichem Monopol und Beschönigung der neuen Verkehrsfessel durch zwei im Zollverein schon vorhandene Monopole, für Salz und Spielkarten, ward ein Entwurf vorgelegt, dem die süddeutschen Staaten sich beifällig erklärten und der sogar jedem einzelnen Staat die Einführung des Monopols überliess, folgenden wesentlichen Inhalts:

1) Tabak und Tabaksfabrikate werden als Gegenstand des Staatsmonopols erklärt und sind demnach vom freien Verkehr im Zollverein ausgeschlossen.

2) Die Einfuhr von Tabak und Tabaksfabrikaten aus fremden Ländern ist verboten, insofern solche nicht für Rechnuug einer Vereinsregierung geschieht. Reisende dürfen nur 5 Pfd. mit sich führen. Die Durchfuhr wird controlirt, die Ausfuhr ist frei.

3) Den einzelnen Vereinsstaaten ist vorbehalten, die Einfuhr aus anderen Vereinsstaaten zu verbieten oder mit Abgaben zu belegen. Das Zollcartell findet auch Anwendung auf Uebertretung gegen das Tabaksmonopol.

4) Für Staatsfabriken darf die Regierung Tabak in einem anderen Vereinsstaate kaufen und unter Controle abgabenfrei einführen.

5) Die Vereinsregierungen werden das Monopol in eigene Verwaltung nehmen; jede Verpachtung ist ausgeschlossen; eine Gemeinsamkeit des Ertrags wird nicht bestehen; indess will man sich einigen über gleiche Verwaltungsgrundsätze und gleiche Tabakspreise; auch können mehrere Staaten eine gemeinsame Verwaltung des Monopols und Theilung der Einnahme stipuliren.

Ein wahres Glück ist es, dass die norddeutschen Staaten dies Project gesteigerter Zerrissenheit entschieden ablehnten.

II. Nicht angenommen ward Ermässigung der Uebergangsabgaben, so wie des Rabatts von 20 pCt. für Weingrosshändler. Die Controlirung der Weserschifffahrt durch Zollbegleitung führte zu lebhaftem Widerspruch Hannovers. Die Befugniss Hannovers, den Zoll für Hanf zu Schiffstauen, die ins Ausland, besonders nach Bremen, gehen, abschreiben zu lassen, ward in Zweifel gezogen; einseitige Beschränkungen im Verkehr mit Lebensmitteln, wie in Hessen angeordnet, getadelt. So blieb denn als Ergebniss allseitiger Einigung folgendes:

1) Ermässigung des Zolls für Talg.

2) Einige Abänderungen des Waarenverzeichnisses.

3) Einige Erleichterungen in der Zollabfertigung an den Eisenbahnhöfen in Bremen und Harburg.

4) Gleichmässige Behandlung der Vereinsangehörigen auf den Eisenbahnen im Verein.

5) Zollfreie Durchfuhr gestrandeter Güter.

6) Ausnahmsweise Gestattung des Lossens grösserer Fahrzeuge ausser der gewöhnlichen Zeit wegen Ebbe und Fluth.

7) Zollfreie Einfuhr von Bauholz für einen jährlichen Zollbetrag bis zu 300 thlr. von Altona zu Wasser nach Cranz.

8) Eimer, in Osterode gefertigt, können, amtlich gestempelt, auf Declarationsscheine ohne Bezeichnung des Wiedereingangsamts frei retour gehen, z. B. von Bremen.

9) Die Niederlagen in Emden, Harburg und Stettin sollen bis zum 1. Januar 1857 vollendet sein.

10) Einzelne Feststellungen über die Zollabrechnungen und Vorlage des Ertrags der

	Rübenzuckersteuer.	Controlausgaben.
Vom 1. Sept. 1850 bis 31. August 1851:	1476746 thlr.	53557 thlr.
„ „ 1851 „ „ 1852:	1838197 „	114652 „
„ „ 1852 „ „ 1853:	2171737 „	128314 „

In Anbetracht des Krieges zwischen England und Frankreich einer- und Russland andererseits ist im März der Transit von Waffen durch Preussen verboten worden.

Das preussische Handels-Ministerium hat im October die eingangszollfreie Einfuhr unbedruckter baumwollener Nesseln unter der Bedingung der Wieder-Ausfuhr im bedruckten Zustande und gegen Erlag des Durchgangszolles bis auf Weiteres bewilligt.

Alle Zollvereins-Regierungen haben den Eingangszoll auf Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate bis Ende September 1855 suspendirt.

In Preussen und den mit ihm zur Erhebung der Branntweinsteuer verbundenen Staaten wurde vom 1. November 1854 ab die Rücksteuer für ausgeführten Branntwein auf 10 Silberpfennige per Quart erhöht.

Handelsstatistik. Wir haben diesmal die im Juni 1854 veröffentlichte Statistik des Zollvereins-Verkehres vom J. 1853, das letzte Jahr vor der neuen Ausdehnung des Zollverbandes, zu erörtern. Wir werden die bisher bekannt gewordenen Zahlen des Jahres 1854 als des ersten nach der Ausdehnung beifügen.

Wir müssen uns wiederholt dagegen verwahren, dass man die Verspätung der Zollvereinsstatistik uns zum Vorwurf mache; man wird bei einigem Vergleich mit den Veröffentlichungen des Zollvereins-Bureaus und anderer Behörden bemerken, dass wir alljährlich in der Veröffentlichung mancher Punkte denselben voraus sind, wobei jedoch, wie z. B. bei der Zählung von 1852, die wir schon vor 2 Jahren mitgetheilt, kleine Abweichungen von der späteren amtlichen Veröffentlichung stattfinden können. Wir haben uns sowohl auf dem Wege der Presse als durch unmittelbare Vorstellungen am geeigneten Orte vielfach bemüht, eine Beschleunigung und Verbesserung der amtlichen Zollvereinsstatistik zu veranlassen, können uns aber nicht rühmen, einen Erfolg gehabt zu haben, so auffallend auch die Unvollkommenheit und Langsamkeit der Zollvereinsstatistik ist und so leicht sie mit der Hälfte der gegenwärtigen Kosten in dem zehnten Theil des gegenwärtige Zeitaufwandes hergestellt werden könnte. Die Zollvereinsstatistik, wie sie gegenwärtig besteht, hat kaum einen anderen Werth als den von Rechnungsbelegen für die Verwaltung und als ein Material zur Handels- oder Zollgeschichte; das geschäftliche Interesse, welches durch eine schnelle Handelsstatistik so mächtig gefördert werden kann, scheint von den Behörden nicht gewürdigt zu werden.

Verkehr des Zollvereins im Jahre 1853.

Gegenstand.	Maass-stab.	Preis.	Verzollte oder zollfreie Einfuhr.		Ausfuhr.		Durchfuhr.	
		Thlr.	Menge.	Werth. Thlr.	Menge.	Werth. Thlr.	Menge.	Werth. Thlr.
Abfälle	Centner.	⅔	86784	57856	127310	84873	4366	2911
Alaun	"	3	3200	9600	842	3101	4770	14310
Alcanna, Alkernus, Avignonbeeren	"	*)	187466	1874660	16133	161330	23813	238130
Aloë, Galläpfel, Harze aller Art	"	2	515010	1030020	34799	69598	54538	545380
Baumwolle, rohe	"	19	645512	12264728	185452	3523588	185935	3532765
— Garn, auch gemischt:								
— — ungebleicht, ein- und zweidrähtig und Watte	"	28	476255	13335140	13599	381272	87479	2469412
— — ungebleicht, drei- u. mehrdrähtig	"	35	3048	106680	22401	784035	9847	344645
— Stuhl- und Strumpfwaaren	"	**)	8257	1486260	163985	24597750	96159	14423850
Bier	"	1½	9460	14190	53128	79692	8599	12898
Blei, rohes	"	9	31786	286074	87442	786987	2145	19305
— Gold- und Silberglätte	"	7	4629	32403	8054	56378	189	1323
— Waaren, grobe	"	12	685	8220	2006	24072	1051	12612
— — feine	"	25	2	50	50	1250	4	100
Bleiweiss und Chlorkalk	"	9	4688	42192	9670	87030	4787	43083
Branntwein, Arrac, Rum	"	10	36217	362170	222661	2226610	22680	226800
— Franz-	"	16	3733	59728	1178	18848	557	8912
Bücher (und Kalender)	"	100	20714	2071400	45890	4589000	4256	425600
Bürstenwaaren, grobe	"	20	616	12320	1449	28980	1017	20340
— feine	"	50	149	7450	117	5850	53	2650
Butter	"	24	25840	610392	21329	511896	462	11088
Chemische Waaren, nicht besonders genannte	"	30	22951	688530	99454	2983620	43345	1300350
Cichorien, getrockneter	"	4	13064	52256	29677	107908	97	388
Eisen, Roh- und Bruch-	"	1⅓	1978722	2638296	94193	125591	280189	373585
— Stab-, Luppen-, Eisenschienen, Stahl	"	3⅔	176885	648579	68198	250059	210713	602410
— — façonnirt, auch Zaineisen	"	7	63271	442897	20238	141666	32628	228396

*) Ein- und Ausfuhr 2 thlr. Durchfuhr 10 thlr. **) Einfuhr 180 thlr., Ausfuhr 150 thlr., Durchfuhr 150 thlr.

Eisen, Blech, gefirnisst, Weiss-, Stahlblech	Centner.	10	2763	27630	17242	172420	10814	108140
— Waaren, grobe, auch Guss-	„	7	84627	592389	68143	477001	59425	415975
— — — geschmiedet Eisen	„	9	26146	235314	122371	1101339	118663	1067967
— — feine	„	22	5278	116116	45781	1007182	3580	78760
— Vitriol	„	1	21215	21215	716	716	352	352
Erze, gemeine	„	⅓	263927	87976	189678	63226	16624	5541
Essig	„	2	1420	2840	3780	7560	304	608
Federn	„	100	20305	2030500	6828	682800	6762	676200
Fische, Heringe	Tonne.	10	268917	2689170	2689	26890	97705	977050
— gesalzene, getrocknete, geräucherte	Centner.	5	46293	231465	766	3830	1457	7285
Flachs, Werg, Hanf, Heede	„	13	295610	3844930	274056	3562728	35288	458744
Fleisch	„	12	8397	100764	11895	142740	4602	55224
Früchte, Süd-, frische	„	10	40484	404840	20	200	21319	213190
— — getrocknete	„	10	118537	1185370	697	6970	22920	229200
— gebackenes, getrocknetes Obst	„	7	74429	521003	30525	213675	39882	279174
Getreide und Hülsenfrüchte								
— Weizen, auch Spelz oder Dinkel	Scheffel.	3	736981	2210942	8623969	25871907	1766510	5299530
— Roggen	„	2⅓	2289672	5342568	839608	1959085	194186	453101
— Gerste, auch gemalzte	„	1⅓	310126	516876	601184	1001974	45616	76027
— Hafer, Buchweizen	„	1 1/10	401978	442175	924506	1016956	26201	28821
— Bohnen, Erbsen, Linsen	„	4	87414	349656	146937	587784	8074	32296
Gewürze, Pfeffer und Piment	Centner.	15	31998	479970	196	2940	19090	286355
— Galgant, Ingber, Zimmt	„	20	14120	282400	504	10080	8836	176720
Glas- und Glaswaaren*)	„	30	43654	1309620	96691	2900730	72979	2189370
Haare von Rindvieh	„	4	2964	11856	10677	42708	415	1660
Häute zur Lederbereitung und Rosshaar	„	32	215227	6887257	41208	1318656	21851	699232
— Felle zu Pelzwerk	„	50	14516	725800	6818	340900	713	35650
— Hasen- und Kaninchenfelle	„	200	8614	1722800	3380	676000	1314	262800
— Ziegen- und Schaffelle zu Saffian	„	25	4156	103900	2	50	—	—
Hefe, nicht Bier oder Wein	„	5	10424	52120	111	555	32	160

*)

		Einfuhr.	Ausfuhr.	Durchfuhr.
Rohes ungeschliffenes Spiegelglas	Ctr.	33379	470	107
Grünes Hohlglas	„	371	40442	972
Weisses „	„	1272	17758	10887
„ „ mit abgeschliff. Stöpsel etc.	„	706	670	5788
Fenster- u. Tafelglas in natürlicher Farbe	„	1433	8552	2027
Gepresstes, geschliffenes, gemustertes Glas	Ctr.	4497	3768	33602
Spiegelglas, gegossen, belegt oder unbelegt	„	10	5954	1081
„ geblasenes „ „	„	2	15211	4129
Spiegelglas über 280 Quadrat-Zoll	Stück.	270	53	217
Farbiges, bemaltes, vergoldetes Glas	Ctr.	1949	8865	14375

Gegenstand.	Maass-stab.	Preis. Thlr.	Verzollte und zollfreie Einfuhr. Menge.	Verzollte und zollfreie Einfuhr. Werth. Thlr.	Ausfuhr. Menge.	Ausfuhr. Werth. Thlr.	Durchfuhr. Menge.	Durchfuhr. Werth. Thlr.
Holz, Brennholz, p. Wasser	Klafter.	2	47007	94014	58922	117844	1335	2670
— Farbehölzer in Blöcken	Ctr.	3	292135	876405	77156	231468	15827	47481
— — gemahlen	„	4	16972	67888	3938	15752	206	824
— Bau- u. Nutz-, Blöcke v. hartem Holz	Stück.		75277		178484			
— — v. weich. Holz	„		1456751		574969		3	9
zusammen	Stück.	3	1532028	4596084	753453	2260359		
— Buchen-, Fichten-, Tannen-	Last.		1251		38153		627	
— Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Ahorn-	„		47011		30340		32	
— Sägewaaren, Fassholz aus hart. Holz	„		79		3293		150	
„ weich.	„		7224		7983		649	
— Bohlen, Bretter, Latten	„		33936		171120		87	
zusammen		50	89501	4475050	250889	12544450	1545	77250
— in geschnittenen Fournieren	Ctr.	50	3790	189500	1753	87650	1128	56400
— Borke oder Gerberlohe	„	1 1/5	29302	35162	70647	84776	4405	5286
— Kohlen	„	1/2	223446	111723	153232	76616	124	62
— Asche	„	3	1473	4419	35	165	451	1353
— Fahrzeuge	„	25	1390	34750	16	400	—	—
— Tischlerwaaren, ordin.	„	20	3112	62240	36420	728400	6024	12480
— Holzwaaren, feine	„	50	2908	145400	70518	3525900	11957	597850
— — gepolsterte Möbel	„	100	103	10300	1223	122300	127	12700
— — gebrauchte grobe Böttcherwaare	„	6	5753	34518	11397	68382	1714	10284
— — desgl. und Maschinen	„	10	40155	401550	46089	460890	8752	87520
— — Korkstöpsel	„	42	8459	355278	508	21336	1457	61194
Hopfen	„	32	11399	364480	29687	949984	3466	110912
Instrumente, musikalische, astronomische	„	100	1941	194100	11227	1122700	2736	273600
Käse aller Art	„	15	34864	522945	3549	53235	49001	735015
Kaffee und Kaffeesurrogate	„	*)	945905	16939480	58937	294685	258875	4142000
Kakao	„	12	14311	171763	6	72	2841	34092
Kakao und Kaffee, gebrannt	„	26	256	6656	399	10374	177	4602

Karden oder Weberdisteln	Centner.	10	9403	94030	3921	39210	376	3760
Kleider, alte und neue	„	200	195	39000	8398	1679600	1231	246200
Konfituren, Kuchen etc.	„	50	6758	337900	2396	119800	4053	202650
Krapp	„	16	76117	1217872	26367	421872	1999	31984
Kupfer und Messing, roh	„	36	66771	2403756	5002	130072	20961	754596
— — geschmiedet, gewalzt	„	40	1079	43160	7618	304720	2798	111920
— Waaren	„	48	5434	260832	20781	997488	7394	354912
— Vitriol	„	12	6042	72504	2195	26340	4811	57732
Kurze Waaren, grobe	„	40	1858	74320	—	—	29	1160
— — mittel	„	100	1199	119900	68938	6893800	31853	3185300
— — feine	„	250	346	86500	9843	2460750	1946	486500
Leder, lohgare etc.	„	32	4412	141184	36994	1183808	14102	451234
— feines Handschuhleder, alles gefärbte Leder	„	100	1762	176200	15661	1566100	697	69700
— grobe Schuhmacherwaaren	„	50	1973	98650	8209	410450	2767	138350
— feine Waaren	„	200	976	195200	1966	393200	2782	556400
— Handschuhe	„	200	208	41600	124	24800	423	84600
Leinengarn, roh, Maschinen	„	50	30997	1549850	7933	396650	25210	1260500
— Handgespinnst	„	45	11957	537065	5804	261180	371	16695
— gebleicht, gebükt, gefärbt	„	55	15778	867845	1042	57310	1641	90255
— Zwirn	„	60	10247	614820	405	24300	2267	136020
Leinwand, roh, auch Pack- und Segeltuch	„	80	33174	2653920	60404	4832320	5246	419680
— gebleicht, gefärbt, gedruckt	„	150	1799	269850	60352	9052800	5002	750300
— Bänder, Batist, Tressen	„	300	58	17400	1448	434400	253	75900
— Zwirnspitzen	„	1000	7	7000	16	16000	12	12000
Lichte, Talg	„	20	72	1440	1388	27760	45	900
— Stearin	„	35	292	10220	2015	70525	1808	63280
— Wachs und Wallrath	„	67	494	33098	114	7638	36	2412
Lumpen, alte Netze, Papierspähne	„	6	53165	318990	6842	41052	45453	272718
Mehl, Nudeln etc. Brod	„	10	22790	227900	128255	1282550	7991	79910
Mennige und Smalte	„	12	2310	27720	17984	215808	645	7740
Mineralwasser, natürliches	„	3	11644	34932	54324	162972	7609	22827
Muscheln und Schalthiere	„	12	8398	100776	82	984	678	8136
Oel	„	24	96524	2316576	176249	4229976	48774	1170576

*) Einfuhr 16 thlr. Ausfuhr (meist Cichorien-Kaffee) 5 thlr.

Gegenstand.	Maass-stab.	Preis.	Verzollte oder zollfreie Einfuhr.		Ausfuhr.		Durchfuhr.	
		Thlr.	Menge.	Werth. Thlr.	Menge.	Werth. Thlr.	Menge.	Werth. Thlr.
Oel zum Fabrikgebrauch	Centner.	20	48942	978840	1721	34420	59	1180
— Kuchen	„	1½	137679	206518	321616	482424	328	492
— Kokusnuss-Palm-Wallrath	„	15	211455	3171825	1302	19530	24254	363810
Papier, ungeleimtes, ordinaires	„	10	2688	26880	18365	183650	566	5660
— — feines und geleimtes	„	20	1895	37900	29070	581400	9920	198400
— Gold und Silber, Tapeten, Buchbinder-arbeiten	„	100	1287	128700	9784	978400	2100	210000
Pelzwerk	„	200	562	112400	1068	213600	130	26000
Pottasche, gemahl. Kreide	„	8	130055	1040440	27786	222288	1082	8656
Schiesspulver	„	25	525	13125	4732	118300	1	25
Reis, geschält und ungeschält	„	5¼	691709	3631472	9215	48379	62565	328466
Salz	„	¾	924723	693543	1298	974	747085	560313
Salz und Schwefelsäure	„	2	5501	32260	26228	53840	3112	6450
— Kali und Abfall	„		10629		692		113	
Sämereien, Anis und Kümmel	„	8	3295	26360	5608	44864	538	4304
— Oel (Hanf, Mohn, Lein, Raps)	„	4	871229	3484916	521117	2084458	1097	4388
— Klee	„	14	52385	733446	173654	2431166	21663	303282
— andere	„	10	9639	96390	23908	239080	359	3590
Schwämme	„	100	1918	191800	769	76900	351	35100
Seide, rohe, ungefärbt	„	550	17750	9762500	1675	921250	15314	8422700
— gebleicht, gefärbt	„	660	406	267960	73	48180	702	463320
— gezwirnt	„	700	1620	1134000	196	137200	942	659400
— Zeug- und Strumpfwaaren	„	1200	3697	4436400	21752	26102400	10293	12351600
— desgl. gemischt	„	600	1872	1123200	10428	6256800	5047	3028200
Seilerarbeit	„	18	3378	60804	1799	32382	359	6462
Seife, Schmierseife	„	6	342	2052	235	1410	71	426
— gemeine, weisse	„	10	2660	26600	1790	17900	2407	24070
— feine	„	20	96	1920	584	11680	75	1500
Soda	„	3¼	86885	282376	15307	49748	100113	350395
Spielkarten	„	150	—	—	914	137100	227	34050

Stearin	Centner.	30	702	21060	40	1200	28	840
Steine, grosse Marmorarbeiten u. Wetzsteine	„	10	4367	43670	18130	181300	1081	10810
— Mühl-, mit eisernen Reifen	Stück.	10	445	4450	763	7630	25	250
— Flinten-	Centner.	8	721	5768	20	160	1826	14608
— Waaren aus Alabaster, Marmor etc.	„	20	393	7860	1107	22140	5152	103040
Steinkohlen	„	$\frac{3}{10}$	9912004	2973601	19802905	5940871	15751	4725
Stroh, Rohr- und Bastwaaren, ordin.	„	10	9084	90840	8775	87750	882	8820
— Hüte	„	200	222	44400	317	63400	241	48200
Taback, Blätter und Stengel	„	20	331348	6626960	128314	2566280	223536	4470720
— Rauch-, in Rollen oder geschnitten	„	30	11010	330300	16223	486690	8284	248520
— Cigarren	„	120	16741	2008920	22254	2670480	7400	888000
— Schnupftaback	„	150	71	10650	10766	1614900	741	111150
Talg	„	16	9775	156400	7292	116672	15835	253360
Thee	„	55	17502	962610	13821	760155	8275	455125
Theer, Daggert, Pech	„	2½	92083	214860	41765	97452	3065	7152
Thran	„	11	144453	1588983	1935	21285	32939	362329
Terpentinöl	„	15	36006	540090	462	6930	951	14265
Töpferthon für Porzellanfabriken	„	2	50929	101858	2264	4528	2177	4354
— Waare, gemeine	„	4	23778	95112	126928	507712	15430	61720
— — Fayence und Steingut	„	20	1095	21900	40994	819880	12738	254760
— desgl. bemalt, bedruckt, vergoldet, versilbert	„	50	684	34200	2947	147350	1221	61050
— weisses Porzellan	„	60	661	39660	8526	511560	1801	108060
— Porzellan mit Malerei oder Vergoldung	„	200	440	88000	2974	594800	1108	221600
— alle Arten in Verbindung mit unedlen Metallen	„	100	32	3200	58	5800	44	4400
— desgl. mit edlen Metallen	„	300	28	8400	1	300	6	1800
Vieh, Pferde, Maulthiere, Esel	Stück.	100	39323	3932300	10002	1000200	475	47500
— Ochsen und Zuchtstiere	„	60	12290	737400	28428	1705680	233	13980
— Kühe	„	30	28089	842670	19479	584370	903	27090
— Jungvieh	„	12	10358	124296	11443	137316	185	2220
— Kälber	„	10	39658	396580	8006	80060	411	4110
— Schweine, gemästete	„	20	22579	451580	4742	94840	8	160
— — magere	„	5	322217	1611085	9495	47475	8703	43515
— Spanferkel	„	½	122875	61437	18205	9103	360	180
— Hammel	„	4	54545	218180	75775	303100	78	312

Gegenstand.	Maass-stab.	Preis.	Verzollte oder zollfreie Einfuhr.		Ausfuhr.		Durchfuhr.	
		Thlr.	Menge.	Werth. Thlr.	Menge.	Werth. Thlr.	Menge.	Werth. Thlr.
Vieh, anderes Schafvieh und Ziegen	Centner.	1½	67228	100842	28450	42675	320	480
Wachholderbeeren	"	2⅓	1505	3512	4850	11316	4	9
Wachs	"	52	5573	289796	739	38428	856	44512
Wachsleinwand	"	30	300	9000	5931	177930	200	6000
Wein und Most	"	8	227082	1816656	257217	2057736	59125	473000
Wolle, roh oder gekämmt	"	*)	224147	13448820	69707	5576560	91426	5485560
— Gerber	"	30	—	—	12438	373140	—	—
— Garn, rohes	"	70	54085	3785950	6603	462210	14821	1037470
— — gezwirntes	"	80	8298	663840	9758	780640	5600	448000
— Waaren, bedruckte, ungewalkte	"	100	2356	235600	28603	2860300	8576	857600
— — unbedruckte, gewalkte	"	150	16121	2418150	113341	17001150	14552	2182800
— — Fussteppiche	"	80	1427	114160	1443	115440	1021	81680
Zink, rohes	"	7	748	5236	652866	4570062	82118	574826
— Blech und Zinkwaaren	"	12	722	8664	134381	1612572	955	11460
Zinn, rohes	"	40	25235	1009400	3629	145160	5552	222080
— Waaren	"	62	265	16430	971	60202	138	8556
Zucker, Brod-, Hut-, Candis	"	10	1906	19060	175844	1758440	56106	561060
— roher, und Farin	"	8	111	888	518	4144	47987	383896
— für Siedereien	"	7½	774858	5811435	—	—	—	—
— Syrup	"	5	6613	33065	2540	12700	5674	28370
Nicht benannte Waaren	"	10	268031	2680310	561622	5616220	148433	1484330
Total-Werth 1853				203931989		251380676		105509459
1852				196481637		185090901		89534068
1851				185504736		178487130		83737980
1850				181659164		172948116		78224420

Die wesentlichen Veränderungen, welche der Werth des Handels von 1853 gegen 1852 erfahren, haben ihre Ursachen:
1) die Vermehrung des Werthes der Einfuhr: a) in der grösseren Einfuhr von Eisen, Flachs, Kupfer, Reis, Salz, Seide, Wolle, Wein; b) in der Preissteigerung von Eisen, Kaffee, Kupfer, Oelen, Reis, Seide, Vieh und Wein;

*) Einfuhr und Durchfuhr 60 thlr., Ausfuhr 80 thlr.

2) die Vermehrung des Werthes der Ausfuhr: a) in der grösseren Ausfuhr von Getreide, Baumwollenwaaren, Blei, Branntwein, Büchern, Eisen und Eisenwaaren, Glas und Glaswaaren, Seidenwaaren, Leinwand, Kleidern, Oel, Zink, Steinkohlen, Cigarren; b) in den höheren Preisen von Getreide und Branntwein, Steinkohlen, Eisenwaaren, Zink;
3) die Vermehrung des Werthes der Durchfuhr: a) in der grösseren Durchfuhr von Getreide, Baumwollen-Fabrikaten, chemischen Fabrikaten, Heringen, Flachs, Werg und Hanf, roher Seide, Seidenwaaren; b) in den höheren Preisen von Getreide, Branntwein etc.

Fabrikate-Ausfuhr. Im Jahrbuch III. wurde nachgewiesen, wie von Fabrikaten (ohne Halbfabrikate) der Werth

	der Einfuhr:	der Ausfuhr:
1834	14784771	83711783
1844	26945072	98057187
1852	22334997	101982438

Einen neuen Fortschritt in gleicher Richtung zeigt das Jahr 1853 im Vergleiche mit 1852. Es war nämlich:

Werth in Thalern.	Einfuhr 1852	Einfuhr 1853	Ausfuhr 1852	Ausfuhr 1853
Baumwollwaaren	1138350	1486260	19258500	24597750
Bleiwaaren	6360	8270	23269	25322
Bücher etc.	2077400	2071400	3534200	4589000
Bürstenbinder- und Siebmacherwaaren	17760	19770	71940	34830
Eisenwaaren	753016	943819	2163972	2585522
Glas und Glaswaaren	801948	1309620	1604696	2900730
Holzwaaren	789638	688758	5719824	4906272
Instrumente aller Art	174500	194100	991400	1122700
Kleider	19600	39000	1306600	1679600
Kupfer- und Messingwaaren	251120	260832	610764	997488
Kurze Waaren	261700	280720	5838340	9354550
Lederwaaren	280050	335450	520550	828450
Leinenwaaren	2352200	2948170	11144550	14335520
Lichte aller Art	43344	44358	73770	105923
Papier und Spielkarten	70240	64780	966921	802150
Tapeten u. Pappwaaren	107850	128700	402300	978400
Pelzwerk	99600	112400	186600	213600
Schiesspulver	1900	13125	45180	118300
Seidenwaaren	4076400	4436400	9992400	26102400
Halbseidene Waaren	1192800	1123200	4433400	6256800
Seife	23936	30572	15224	30990
Steinwaaren	19850	7860	101350	22140
Stroh-, Rohr-, Bastwaaren	236330	135240	315090	151150
Tabacksfabrikate	2515830	2349870	3722550	4772070
Thonwaaren, Porzellan	166910	290472	2209670	2587402
Wachsleinwand u. Wachswaaren	4700	9000	119060	177930
Wollenwaaren	3071040	2767910	19058000	19976890
Zinkwaaren	4150	8664	492140	1612572
Zinnwaaren	6550	16430	53650	60202
Chemische Fabrikate	649200	688530	2860440	2983670
Zucker, raffinirt	17439	19060	1125382	1758440
Branntwein	279506	421898	1085096	2245458
Mehl	823780	227900	1035610	1282550
Totalwerth thlr.	22334997	23482538	101982438	140196771
Procent der Gesammteinfuhr	11³	11⁵		
„ der Gesammtausfuhr			55	56
mehr aus- als eingeführt . thlr.			79647441	116714233

Die Zunahme der Ausfuhr von Fabrikaten betrug daher im Jahre 1853 38214333 thlr., die Zunahme des Ueberschusses der Fabrikat-Ausfuhr über die Fabrikat-Einfuhr 37066792 thlr.

Es beweist dies abermals, wie, abgesehen von der falschen Theorie des Schutzzolles, die Thatsache, dass der Zollverein viel mehr Fabrikate aus- als einführt, der Angabe widerspricht, dass das Wohl der arbeitenden Klassen von den Verbotzöllen abhängt, welche die fremden Fabrikate ausschliessen. Es beweist die grosse und steigende Ausfuhr abermals, dass die Industriellen keines Zollgebiets ein lebhafteres Interesse als die des Zollvereins haben, die Handelsfreiheit in der Welt immer mehr ausgedehnt und hierdurch die Hindernisse vermindert zu sehen, welche der Einfuhr und dem Verbrauch von Fabrikaten in andern Ländern im Wege stehen.

Aus der Vermehrung der Ausfuhr bei gleichzeitiger Verminderung der Einfuhr günstige Schlüsse auf das Wohlbefinden der Bevölkerung des Zollvereines zu ziehen, lässt sich jedoch kaum rechtfertigen. Es lässt sich aus einem Ueberschuss der Ausfuhr über die Einfuhr nur vermuthen, dass mehr Geld ein- als ausgeht, und die Zunahme jenes Ueberschusses der Waaren-Ausfuhr drückt daher eine Zunahme des Ueberschusses der Geld-Einfuhr aus. Dies wird theilweise bestätigt durch das Steigen des Disconto der englischen Bank im Jahre 1853 von 2 auf 5 pCt., in Amsterdam von 2¼ auf 3, in Hamburg von 1¾ auf 6 pCt., während im Zollverein derselbe allerdings momentan auch stieg, dann aber fiel, obwohl bedeutende Summen für russische und österreichische Anleihen ausgeführt wurden. Der Geldüberfluss, welcher namentlich im Jahre 1854 als eine Folge der grossen Waaren-Ausfuhr von 1853 im Zollverein hervortrat, wie die in einem anderen Theile dieses Buches enthaltenen Bankberichte beweisen, zeigte sich vorzugsweise in den Kassen der Getreide-Producenten.

Die Masse der Bevölkerung musste einestheils um jeden Preis arbeiten, um die hohen Preise der unentbehrlichen Nahrungsmittel bezahlen zu können, anderseits musste sie zu gleichem Zwecke den Verbrauch von Nahrungsmitteln möglichst beschränken und der Anschaffung von Kleidern, Mobilien u. s. w. entsagen, demzufolge grosse Getreide-Quantitäten zur Ausfuhr erübrigt werden konnten und die grössere Production von Fabrikaten einer kleineren Nachfrage gegenüberstand, jene daher zu billigen Preisen in's Ausland drängte, eine Erscheinung, die sich im Jahre 1854 wiederholte.

Richtung des Handels. Da die Statistik, welche von dem Zollvereins-Bureau angefertigt, selbst für das Jahr 1853 noch nicht einmal bis zur Bearbeitung nach den Grenzstrecken gediehen ist; übrigens, wie aus dem Jahrbuch II. hervorgeht, diese Bearbeitung auch keinesweges über den Verkehr mit den einzelnen Ländern genügende Auskunft giebt, so entlehnen wir den vollständigeren Berichten anderer Zollgebiete das Material zur Beurtheilung des Zollvereins-Verkehrs mit denselben im Jahre 1853. Da Oesterreichs Handelsstatistik von letzterem Jahre noch nicht veröffentlicht ist, Mecklenburg und der Steuerverein überhaupt eine solche nicht besitzt, die Schweizer Statistik die Unterscheidung nach Ländern der Herkunft und des Zieles unmöglich macht und die Hamburger gerade bezüglich des Continents an gleicher Schwierigkeit leidet, so wird dieses Material allerdings auch kein Gesammtbild des Zollvereins-Verkehrs mit der ganzen Welt geben, es wird aber den Verkehr des Zollvereins mit den Gebieten, deren Statistik die nöthige Auskunft gewährt, es wird dessen Bedeutung für den Zollverein und für diese Gebiete, den Grad des gegenseitigen Bedürfnisses und der gegenseitigen Nützlichkeit, die Zu- oder Abnahme derselben zeigen, es wird auch auf die Grösse der Hindernisse schliessen lassen, welche dem Güter-Austausch durch die Zolltarife entgegenstehen und vielleicht die Aufmerk-

samkeit derjenigen Leser, welche durch ihre Stellung dazu berufen sind, sich mit Handelspolitik practisch zu beschäftigen, auf die Tarif-Veränderungen lenken, welche Gegenstand von Handels-Verträgen zu bilden besonders würdig sind, so lange die Freiheit des Handels noch nicht hergestellt ist.

Es war nach den Tabellen der französischen Zollverwaltung im Jahre 1853 Frankreichs

Einfuhr aus dem Zollverein.

Gegenstand.	Allgemeine Einfuhr. Menge	Allgemeine Einfuhr. gegenwärtiger Wth. Fr.	Verzollt. Einfuhr. gegenwärtiger Wth. Fr.
Weizen Hect.	683058	15122896	11947659
Wolle, roh, met. Ctr.	22118	10648233	7863341
Holz, ord., Werth	—	8995960	8583053
Goldschmieds-Abfall Ctr.	1474	4421070	4421070
Rohe Steinkohle „	2931706	6156583	6074124
Schlachtvieh St.	137576	5713055	5713055
Haare m. Ctr.	894	1057671	906894
Häute, rohe, „	7864	5907808	5858777
Baumwollgeweb „	895	565257	120
Kupfer, auch vergoldet und versilbert m. Cr.	1332	822493	750275
— roh „	583	169102	160376
Eisen, roh u. Stahl, m. Ctr.	113358	1316112	671393
Zink, roh „	30253	1663932	1662467
Tabacksblätter und Stengel m. Ctr.	5164	475117	275
Pferde St.	3090	2167250	2126650
Wollenwaare Ctr.	389	758084	33690
Strohmatten u. Tressen Ctr.	729	591068	575986
Geräthe und Handwerkszeug Ctr.	3884	851923	312525
Seiden-Gewebe „	62	846083	37409
Gold-Bijouterie Hectogramm	1777	716100	69325
Coaks m. Ctr.	715219	1859569	1859569
Saamen „	4681	514908	492934
Taback, bearb. „	999	714457	—
Cigarren Mille	3694	350996	9908
Hopfen m. Ctr.	4845	1695526	1593599
Baumateriale Fr. W.	—	241506	249484
Lein- u. Hanfgewebe m. Ctr.	418	289413	116472
Bandwaare u. Knöpfe m. Ctr.	625	523030	363990
Bimbeloterie „	1847	415539	376855
Oele, Raps, Hanf etc.	4886	385991	83
Rohe Pelze Fr. W.	—	325871	347837
Holzuhren mit Metallwerk Stück	64574	361614	229107
Butter m. Ctr.	4562	371837	356117
Käse, weiche „	870	679	679
Steine und Erden z. Industrie m. Ctr.	47446	244182	234216
Fleisch „	2835	381102	355956
Bücher in fremder od. todter Sprache m. Ctr.	367	366940	335710
Flachs „	2258	304871	366406
Nähnadeln „	58	185830	11535
Kleine Spiegel „	641	224392	150934
Perlen, feine „	—	148500	148500
Töpfer- u. Glaswaar.	1853	171808	77343
Fourage m. Ctr.	46592	186406	189812
Baumwolle „	926	138945	88860
Seide, rohe, mouliné	25	179784	116856

Ausfuhr nach dem Zollverein.

Gegenstand.	Allgemeine Ausfuhr. Menge.	Allgemeine Ausfuhr. gegenwärtiger Wth. Fr.	hierunt. französischen Ursprungs.
Seidengewebe m. C.	813	12863933	12794568
Baumwollgarne „	2057	3844639	3706126
Weine Hectol.	53059	6297344	6290850
Farbholzextract m. C.	5600	1399820	1399820
Wollengewebe „	1047	3306696	3279812
Holz, gewöhnl. Wth.	—	1921768	1920555
Krapp m. Ctr.	19301	2123102	1804255
Flüchtige Oele „	183	110106	101730
Rohe Seide „	232	1736084	1276438
Korkarbeiten „	4101	984144	20239
Gefärbte Seide „	129	927168	855704
Maschinen „	4676	1109231	240001
Band- u. Knopfwaar. m. Ctr.	933	1423860	1387535
Effecten z. Gebrauch m. Ctr.	410	767761	746412
Indigo „	388	581760	275850
Leinwand „	478	242721	229335
Karden „	4555	633276	683135
Safran „	141	845460	343740
Getreide Hectol.	65852	871554	870946
Töpfer- u. Glaswaaren m. Ctr.	11894	429269	421232
Wollengarne „	365	405124	405124
Orseille „	1402	70080	70080
Bearb. Häute „	167	1197394	1196380
Papier- und Cartonwaare m. Ctr.	940	515255	500018
Trockene rohe Häute m. Ctr.	2646	505098	17832
Goldwaaren Hectog.	4043	508508	224204
Baumaterial Werth	—	321432	321432
Werkzeuge von Metall m. Ctr.	2179	1140793	1049661
Pariser Artikel „	209	422638	422638
Cochenille „	131	157428	5712
Saat-Oele „	3755	244088	30128
Zubereitete Häute m. Ctr.	737	636967	581949
Oliven-Oel „	1992	278845	18329
Farbholz „	16120	320769	62484
Baumwolle „	1586	301410	16408
Künstliche Blumen Werth	—	314368	308118
Vanille m. Ctr.	11½	138600	720
Outremer „	70	28024	27808
Carmin „	17	18460	18460
Oelkörner „	3529	137622	137622
Kaninchen- u. Hasenfelle m Ctr.	65	100905	100905
Baumwollgarn „	303	115288	59375
Hanf „	3269	286970	286970
Pferde Stück	554	374525	374525
Gewebe und Flockseide m. Ctr.	4119	198432	197856
Wallfischbarten „	540	259171	—
Saamen „	1224	152980	152980
Roh. Pelzwerk Wth.	—	151956	114916
Möbel „	—	141490	133354

Einfuhr aus dem Zollverein.

Gegenstand.		Allgemeine Einfuhr. Menge.	Allgemeine Einfuhr. gegenwärtiger Wth. Fr.	Verzollt. Einfuhr. gegenwärtiger Wth. Fr.
Hafer	Hectol.	26222	221578	210882
Gerste	„	16940	204125	120223
Reis	m. Ctr.	2815	154817	42719
Kartoffel	„	14457	376858	276310
Eier	„	1349	121442	121455
Weizenmehl	„	2935	115311	110400
Fische, Süssw.	„	1655	190300	190300
Blutigel	Mille	2146	386280	386280
Gerberrinde	m. Ctr.	14424	99482	99482
And. Waaren	Werth		6077445	2420286
Total gegenw. Werth			87464361	69886790
officiell. Werth			76814490	57764151
worunter Transit				
gegenwärt. Werth			4959448	—
officieller	„		5728650	—

Ausfuhr nach dem Zollverein.

Gegenstand.		Allgemeine Ausfuhr Menge.	Allgemeine Ausfuhr gegenwärtiger Wth. Fr.	hierunt. französischen Ursprungs.
Wolle	m. Ctr.	249	63556	1777
Seesalz	„	32886	98658	98658
Mehl	„	4286	164115	6334
And. Waaren	Werth		4418577	3380572
Total gegenw. Werth			56659222	48972312
officiell.	„		53771624	45163590
worunter Transit				
gegenwärt. Werth			17445655	
officieller	„		17836613	

Es war aus allen Ländern nach den gegenwärtigen Werthen 1853
Frankreichs Total-Einfuhr 1631393336, davon verzollt . . 1103486824 Frs.
„ Ausfuhr 1695721901, „ französ. Ursprungs . . . . . 1196120835 „

In vorstehender Tafel ist die Reihenfolge des grösseren Werthes beobachtet und die Zahl der verzollten Einfuhr nur nach dem Werthe angegeben, drückt zugleich das Verhältniss der verzollten Menge zu der eingeführten aus, indem die Werthberechnung beider nach denselben Preissätzen stattfand. Der metrische Centner entspricht 2 Zollvereins-Centnern, der Hectoliter ist = 1^{45} preuss. Eimer oder = 1^{82} Scheffel.

Im Vergleich mit den Vorjahren war der officielle Werth Frankreichs

Jahr.	Einfuhr a. allen Ländern. Allgemeine.	Einfuhr a. allen Ländern. hiervon verzollt.	Einfuhr a. d. Zollverein. Allgemeine.	Einfuhr a. d. Zollverein. hiervon verzollt.	Ausfuhr n. allen Ländern. Allgemeine.	Ausfuhr n. allen Ländern. darunter franz. Producte.	Ausfuhr n. d. Zollverein. Allgemeine.	Ausfuhr n. d. Zollverein. darunter franz. Producte.
	Millionen Francs.		Millionen Francs.		Millionen Francs.		Millionen Francs.	
1848	861_{9}	556_{6}	40	21_{7}	1153	833_{7}	44_{4}	35_{9}
1849	1142_{3}	779_{8}	51_{1}	30	1422_{7}	1032_{2}	52_{5}	42_{4}
1850	1174_{1}	780_{8}	45_{4}	32_{9}	1531	1123_{6}	54_{8}	46_{8}
1851	1157_{7}	781_{3}	50	33_{8}	1629_{7}	1238_{5}	54	47
1852	1438_{2}	986	64_{5}	43_{2}	1681_{5}	1133_{3}	55_{7}	42_{5}
1853	1695_{7}	1103_{5}	76_{9}	57_{8}	1861_{3}	1363_{2}	53_{8}	45_{2}
				Hierunter Transit.				
1848	207_{4}	—	18_{9}	—	207_{4}	—	6_{5}	—
1849	253_{8}	—	18_{3}	—	253_{8}	—	7_{4}	—
1850	257_{5}	—	13_{1}	—	257_{5}	—	6_{5}	—
1851	263_{6}	—	15_{2}	—	263_{6}	—	5_{1}	—
1852	302_{5}	—	17_{5}	—	302_{5}	—	6_{3}	—
1853	355_{6}	—	17_{8}	—	355_{6}	—	5_{7}	—

Verkehr zwischen Belgien und dem Zollverein. Belgiens

Einfuhr aus dem Zollverein.			
Gegenstand.	Allgemeine.		Verzollte.
	Menge.	Werth Francs Tausende.	
Stahl u. Stahlbleche m. C.	4003	400	388
Smalte u. Blau „	1114	201	159
Bauholz roh Tonne	19	188	188
– gesägt „	112	1122	1104
– Schiffs- Werth	—	1	1
Pferde u. Füllen St.	228	132	93
Häute frische und trocken m. C.	451	1862	232
– gegerbt etc. „	2649	1035	87
– Abfälle „	827	35	14
Kupfer roh „	1062	344	246
Garn, Lein u. Hanf „	187	61	58
– Wolle u. Baumwolle m. C.	879	887	84
– Abfall m. C.	4821	723	703
Kleesaat „	3372	371	276
Hopfen „	2393	419	181
Indigo „	54	76	54
Wolle „	26167	11775	8318
Flachs u. Hanf „	5871	882	462
Manganese „	15517	93	27
Bleierz „	2307	81	26
And. Mineral. Werth	—	115	41
Pelzwerk „	—	809	57
Steinarbeiten „	—	310	6
Blei m. C.	15062	828	433
Schreibfedern Mille	3071	32	25
Haare Werth	—	2466	312
Chem. Producte „	—	189	156
Seide und Seidezwirn m. C.	346	1558	587
Tabak roh „	352	42	57
Weinstein „	401	50	39
Farbstoffe Werth	—	367	153
Oelkuchen m. C.	20290	321	323
Vieh Stück	7477	293	293
Saat, Lein Hectol.	—	—	19
– andere Oel „	111	2	2
Getreide, Weiz. m. C.	345866	10722	10087
– Roggen „	962	21	21
– Gerste „	25482	561	527
– andre u. Mehl „	13211	302	295
Kartoffel Hectol.	11662	65	65
Fleisch m. C.	534	79	59
Weine Hectol.	3630	621	387
Stahl bearb. Werth	—	803	158
Nähnadeln „	—	823	57
Strumpfwaare m. C.	1371	2025	97
Knöpfe Werth	—	885	100
Hüte „	—	93	28
Messerschmiedwaar. Werth	—	563	44
Verarb. Kupfer „	—	892	113
Kupferstiche „	—	90	25
Eisenarbeiten m. C.	8766	393	72
Kleider und Modewaaren Werth	—	2012	118
Uhren Stück	2278	290	248
Bücher m. C.	830	561	78
Kurzwaaren Werth	—	3024	625
Gold, Silber etc. Arbeiten Werth	—	383	76
Porzellan, Fayence	5519	586	524
etc. m. C.	—	313	93
Papier Werth	—	283	49

Ausfuhr nach dem Zollverein.			
Gegenstand.	Allgemeine.		Belg. Product.
	Menge.	Werth Francs Tausende.	
Bäume und Pflanzen Werth	—	157	128
Farbholz m. C.	13039	267	172
Calamine „	40139	321	310
Karden „	—	110	89
Pottasche „	1467	95	77
Holzkohlen Werth	—	112	112
Pferde u. Füllen St.	5278	2008	1982
Baumwolle m. C.	28252	3666	—
Haare Werth	—	532	136
Häute, roh u. trocken m. C.	37637	527	77
— gegerbt do. „	4021	1790	692
Kupfer, roh „	1712	557	141
Gerberrinde „	10737	118	118
Dünger Werth	—	358	358
Eisen, roh Tonnen	48788	6830	6830
— Stangen „	2197	659	659
Garn, Leinen m. C.	7332	2806	2336
— Baumwolle „	7343	2395	309
— Wolle „	3271	3146	1235
Fette, Talg etc. „	12794	1471	1223
Hopfen „	96	17	15
Oele Hect.	5254	673	28
— von Saaten „	8277	612	117
Indigo m. C.	3032	4245	—
Wolle „	12737	5781	243
Hanf, Flachs, Werg m. C.	1797	252	191
Blattgold und Silber Werth	—	42	42
Ziegel und Dachpfannen Mille	4360	117	117
Pelzwerke Werth	—	137	46
Schiefersteine Mille	2332	345	281
Chemische Producte Werth	—	248	59
Harze m. C.	6491	104	19
Rohseide „	710	5433	53
Taback, roh „	2172	343	20
Farbestoffe Werth	—	277	20
Porzellanerde etc. „	—	109	104
Vieh Stück	33058	460	458
Kaffee m. C.	26931	2973	4
Käse „	1845	185	174
Oelsaaten Hect.	288	638	56
Getreide m. C.	222919	5140	1859
Fische und Austern Werth	—	168	133
Reis m. C.	30560	1332	961
Salz, raffin „	17751	124	116
Syrope „	1707	68	68
Zucker, raffin „	2485	174	174
Stahl bearbeit. Werth	—	87	18
Hüte „	—	406	213
Seilwerk m. C.	354	39	39
Lederarbeiten Werth	—	707	180
Kupferarbeiten „	—	579	36
Eisenarbeiten m. C.	9604	417	354
Kleider und Modewaaren Werth	—	2128	668
Bücher m. C.	1755	1065	400
Maschinen „	20605	3033	2672
Kramwaaren Werth	—	3389	147
Meubel „	—	376	91
Waffen m. C.	—	1048	1025

Einfuhr aus dem Zollverein.			
Gegenstand.	Allgemeine.		Verzollte.
	Menge.	Werth	Francs
		Tausende.	
Parfümerie Werth	—	283	49
Posamentirwaar. „	—	4027	314
Schiesspulver m. C.	181	45	45
Bänder, nichtseiden Werth	—	6799	370
Tabakfabrikate m. C.	3323	5549	38
Gemälde Werth	—	494	244
Gewebe von Baumwolle m. C.	4102	6090	951
— von Wolle, Tücher m. C.	11441	30891	250
— andere „	5027	12293	874
— v. Hanf u. Lein „	155	58	24
— von Seide m. C.	4297	49881	1918
Glaswaare „	425	351	107
Andere Artikel „	—	5266	1381
Total 1853 wirkliche Werthe		176202	35766
		Tausende.	

Ausfuhr nach dem Zollverein.			
Gegenstand.	Allgemeine.		Belg. Product.
	Menge.	Werth	Francs
		Tausende.	
Kanonen m. C.	1561	703	703
Gold- und Silber-Arbeit Werth	—	586	40
Töpferwaare m. C.	750	439	63
Papier Werth	—	350	36
Leinenkittel „	—	18	18
Tabakfabrikate m. C.	872	652	308
Gemälde Werth	—	678	524
Teppich u. Tapeten m. C.	148	154	98
Gewebe von Baumwolle m. C.	2906	3042	884
— Tüll u. Spitzen Werth	—	1672	586
— von Wolle, Tücher m. C.	1657	3130	2691
— do. andere „	2389	5821	251
— von Lein und Hanf m. C.	3371	2062	1375
— von Seide „	1899	21787	46
Glas u. Glaswaare „	1624	558	405
Andere „	—	14500	1242
Total 1853 wirkliche Werthe		133346	37455
		Tausende.	

Im Vergleich mit den Vorjahren war in **Tausenden** von Francs Belgiens Einfuhr:

Jahre.	Allgemeine.		Verzollte.		Allgemeine.		Verzollte.	
	Permanente Werthe.				Veränderliche Werthe.			
	von allen Ländern.	vom Zollverein.	von allen Ländern.	vom Zollverein.	von allen Ländern.	vom Zollverein.	von allen Ländern.	vom Zollverein.
1848	333749	47771	222596	18571	276279	49292	182485	19972
1849	464697	79555	235792	21222	405249	80495	206777	21652
1850	442431	80761	236525	23361	423117	88178	221923	25062
1851	445067	88709	241059	22972	418555	96931	218085	24867
1852	524021	104156	286646	23509	512626	11407	266911	26945
1853	564217	156387	286792	27649	407165	176202	298223	35766

Ausfuhr:

Jahre.	Allgemeine.		Belgische.		Allgemeine.		Belgische.	
	nach allen Ländern.	n. d. Zollverein.	nach allen Ländern.	n. d. Zollverein.	nach allen Ländern.	n. d. Zollverein.	nach allen Ländern.	n. d. Zollverein.
1848	297883	84731	182077	25022	249583	67413	151477	22415
1849	451740	149302	224326	30607	374776	118023	179054	25614
1850	470115	145858	263647	42550	411292	125346	210033	33933
1851	458750	134029	253828	38921	401176	118758	200130	31294
1852	521583	140708	287321	43426	472732	133082	229916	36552
1853	630133	138566	354208	43095	587004	133346	294443	37455

Aus dem grossen Unterschiede, welcher in dem Verkehre des Zollvereins mit Belgien zwischen dem allgemeinen und speciellen Handel, d. h. bei der Einfuhr zwischen den eingeführten und den davon verzollten, bei der Ausfuhr zwischen den ausgeführten und den darunter befindlichen belgischen Erzeugnissen stattfindet, ergiebt sich, dass in den ersteren

Summen der grosse Handel inbegriffen ist, welcher vom Zollverein durch belgisches Gebiet mit Holland, Frankreich und namentlich mit England betrieben wird. Dies wird bestätigt durch die belgische Werthberechnung des Transits, welche in den Zahlen der allgemeinen Ein- und Ausfuhr inbegriffen ist:

Belgiens Transit.	1848	1849	1850	1851	1852	1853
	Tausende von Francs.					
Von dem Zollverein:						
Permanente Werthe	29190	57871	57301	66190	80518	128319
Veränderliche Werthe	29320	58373	62999	72497	86972	140134
Nach dem Zollverein:						
Permanente Werthe	59710	118695	101307	85108	97482	95471
Veränderliche Werthe	44997	92409	91413	87464	96730	95891
Von und nach dem Zollverein:						
Veränderliche Werthe	74317	150782	154412	159961	183502	236025
Von und nach allen Ländern:						
Veränderliche Werthe	196214	391442	402518	402092	485632	585122
Des Zollvereins Antheil = pCt.	37	38	38½	39¾	40	40

Verkehr zwischen England und dem Zollverein.

Umstehende Tafel enthält nur die „direct" zwischen dem Zollverein und England ausgetauschten Waaren. Der Austausch, welcher durch Hamburg, Bremen, Belgien und Holland zwischen beiden Gebieten vermittelt wird, dürfte grösser als der angeführte sein. Bei der Einfuhr ist die Menge der allgemeinen angegeben, die Menge der verzollten ergiebt sich aus deren Werthberechnung, da letztere nach gleichem Preismaassstab für die allmeine und verzollte vorgenommen ist.

Die Werthe der Producte britischer Industrie sind nach dem in England bei der Ausfuhr deklarirten Werth berechnet, die anderen Werthe, welche in den englischen Handels-Tabellen nicht aufgeführt sind, wurden nach Londoner und Hamburger Preisen berechnet.

Nach der sogenannten „officiellen Werth-Berechnung" der englischen Handelstabellen, die jedoch gänzlich veraltet ist, war:

		1849	1850	1851	1852	1853
die Gesammt-Einfuhr	Lstr.	105884263	100469067	110484997	109331158	123099313
die Einfuhr vom Zollverein	„	2805649	3156850	2817855	1972332	3663561
die Gesammt-Ausfuhr						
fremde und Colonial-Producte	„	25559670	21874212	23729616	23328308	27744772
britische Erzeugnisse	„	63569025	71367885	74448722	78076854	98933781
wovon nach dem Zollverein						
fremde und Colonial-Producte	„	1029660	666145	905301	1038535	1078215
britische Erzeugnisse	„	428748	424480	503431	581884	579588

Englands

Einfuhr aus dem Zollverein.

Gegenstand.	Allgemeine. Menge.	Allgemeine. Werth Lstr.	Verzollte od. zollfreie. Werth Lstr.
Schinken Ctwt.	210	420	420
Bier Gallons	119653	11965	10473
Thierknochen Tonn.	3077	12308	12308
Borsten Pfd.	1669	1700	1700
— sortirt „	20839		
Kupfer, altes, Tonn.	28	2800	2800
Weizen Quarters	1144702	3050369	2062551
Gerste „	9076	14976	14976
Hafer „	4079	4283	4283
Bohnen u. Erbsen Qr.	18764	46910	46992
Bernstein Ctr.	37	1110	1110
Flachs, roh Ctw.	222207	484672	484672
— Werg „	20129		
Pflaumen „	1315	1315	1315
Ziegenhaar Pfd.	13489	675	675
Hanf, roh, Ctw.	3423	8586	8586
Häute, roh, „	10606	31818	31818
Blei Tonnen	38	760	760
Segeltuch Werth L.	137	137	137
Watten „	2323	2323	2323
Oel aus Saaten Tonn.	1412	2118	2118
Oelkuchen „	12330	61650	61650
Schweinefleisch, gesalzen Ctw.	5552	13880	13880
Hadern Tonnen	1363	27260	27260
Kleesaat Ctw.	5970	16119	16119
Leinsaat Quarters	57848	86772	86772
— Gras Ctr.	1183	760	760
— Rapps Quarters	15557	27224	27224
— Wicken „	2480	4937	4937
— andere „	1145		
Ziegenhäute Stück	8606	430	430
Zink Tonnen	10829	12995	12995
— Bleche „	600	1000	1000
Holz, ungesägt und unbearbeitet Last	330295	955510	955510
— Balken, Bretter Last	94369		
— Fassdauben bis 72 Zoll Last	55649		
— desgl. über 72 Z. Last	606		
— Lattenholz Faden	5421		
Andere (Schätzung)	—	10000	10000
Total-Werth Lstr.	—	4897782	3908554

Ausfuhr nach dem Zollverein.

Gegenstand.	Allgemeine Menge. fremdes Product.	Allgemeine Menge. engl. Product.	Werth Lstr.
Soda Ctw.	—	82735	37441
Bier Fass	—	2367	7307
Ziegel Stück	—	796889	1824
Cement Ctw.	—	52013	5681
Steinkohlen Tonnen	—	238163	75308
Coaks „	—	26314	14138
Baumwollengarn Pf.	—	765123	26508
Heringe Fass	—	172840	173957
Mandeln Ctw.	1968	—	5904
Weinbeer „	648	—	1425
Rosinen „	1295	—	1942
Tamarinden Pfd.	5040	—	28
Guano Tonnen	6462	—	64620
Schellack Ctr.	311	—	840
Indigo „	313	—	9390
Messerschmiedewaaren Ctr.	—	1765	10362
Roheisen Tonnen	—	23102	64218
Stangeneisen, Schienen Tonnen	—	1436	14434
Bolzen und Ruthen Tonnen	—	79	1076
Eisenguss „	—	462	2491
Anker, Kugeln etc. To.	—	217	3880
Eisenbleche Tonnen	—	1674	26427
Eisenbruch „	—	2038	9233
Stahl „	—	199	5304
Maschinen, Dampf- Werth Lstr.	—	5836	5836
— andere „	—	4537	4537
— schmiere Ctr.	—	19228	9690
Cocusnuss-Oel Gall.	14507	—	2900
Oliven-Oel Tonnen	44	—	2640
Palm-Oel Ctw.	59405	—	79207
Wallrath „	120	808	17435 8465
Reis „	100526	—	100526
Harz „	—	5367	2178
Salz Bushels	—	1890636	27209
Baumwolle, roh Ctw.	10208	—	30624
Casualignea Pfd.	8719	—	436
Ingber Ctw.	274	—	274
Macis Pfd.	3014	—	352
Pfeffer „	748400	—	14968
Piment „	2027	—	25
Rum Gallons	36343	—	7268
Zucker, roh Ctw.	77977	—	857
— Syrup „	—	1118	1137
Thee Pfd.	1199615	—	89970
Kaffee „	3830026	—	42130
Mahagoni Tonnen	142	—	1420
Kupfer, roh oder bearbeitet Ctw.	—	247	1299
Zinnbleche Werth L.	—	1104	1104
Wollengarn Pfd.	—	7056	888
— waaren Werth L.	—	1610	1610
Alle anderen britischen Waaren: britische	—	43302	43302
fremde (Schätzung)	—	—	10000
Summa brit. Waaren	—	—	579588
„ fremde „	—	—	397032
Total-Werth Lstr.	—	—	976620

Verkehr zwischen Russland und dem Zollverein.

Russlands

Einfuhr aus dem Zollverein.

Gegenstand.		Menge oder Werth 1851	1852	1853
Gewürze	Rubel	93377	144918	181724
Kaffee	Pud	14401	24133	34222
Rohzucker	„	7743	3030	1087
Baumöl	„	15051	21780	26007
Getränke: Arak, Rum und Branntwein	Oxhoft	330	473	511
— Weine	„	1964	1966	5331
	Bout.	62081	19588	72616
— Porter	Oxhoft	253	376	380
	Bout.	58817	31038	34268
Fische	Rubel	705649	542083	690064
Salz	Pud	1098070	1176283	1539788
Taback	„	2864	8940	4923
Früchte	Rubel	147772	323580	279247
Baumwolle	Pud	79089	63910	75029
— Garn	„	12959	7365	9213
Droguerieen u. Farben	Rubel	192685	253391	193320
Holz zu Tischler- u. Drechsler-Arbeit	Rubel	24868	16881	23018
Farben: Indigo	Pud	2745	4216	3251
— Cochenille	„	143	89	70
— Krapp	„	5030	3790	3048
— Sandelholz	„	53567	37181	30668
— div. Farben	Rub.	207725	211055	206122
Rohe Metalle: Blei	Pud	23062	38230	19927
— diverse	Rubel	170197	157249	139292
Seide	Pud	5204	3322	5384
Wolle	„	5581	10070	8704
Baumwollen-Fabrikate	Rubel	803203	949898	838506
Leinene Fabrik.	„	723675	636410	678194
Seiden- „	„	2398103	2721936	2562144
Wollen- „	„	531918	543556	514982
Maschinen und Modelle	Rubel	772359	545982	601297
Metallfabrikate: Sensen u. Sicheln	Rub.	74113	49057	56282
— diverse	„	309428	367475	356953
Uhren	„	455873	496349	474074
Edelsteine und Perlen	Rub.	47060	53270	82227
Gedruckte Büch.	„	110330	159789	117557
Rauchwaaren	„	550188	454394	441146
Apothekerwaaren	„	106828	149400	149326
Diverse Artikel	„	1779438	1799822	2791808
Im Ganzen	Rubel	13938860	13723314	15444040

Ausfuhr nach dem Zollverein.

Gegenstand.		Menge oder Werth 1851	1852	1853
Caviar	Pud	2797	1616	2452
Vieh: Ochsen und Kühe	Stück	319	304	788
— Pferde	„	355	624	637
— Verschieden.	„	98378	135360	144811
Getreide: Weizen	Tschetw.	246320	218887	379259
— Roggen	„	125410	197182	166142
— Gerste	„	21753	5476	11433
— Hafer	„	179	12720	21725
— Erbsen	„	3246	7848	4040
— Diverse Getreidearten	Rubel	355	1874	6837
Pferdemähnen	Pud	8140	4740	6332
Hausenblase	„	508	676	418
Leder: Juchten	„	9566	5601	8938
— verarbeitet.	Rub.	2874	748	2729
— unverarbeit.	Pud	9481	7255	11085
Flachs	„	112706	187740	143140
Flachsheede	„	96495	81140	104141
Hanf	„	120886	115592	115843
Hanfheede	„	1041	391	2053
Hanfgarn	„	32	40	2
Holzwaaren	Rubel	808773	1344093	1948097
Hanföl	Pud	141	2335	5726
Metalle: Kupfer	„	42909	84235	98497
— Eisen	„	21203	175430	41027
Pottasche	„	187246	191759	215509
Thran	„	10507	10927	22634
Talg	„	18755	89622	45945
Leinsaamen	Tschtw.	149445	144220	132377
Hanfsaamen	„	1948	1740	1808
Harz	Fässer	5274	9355	11364
Pferdeschweife	Pud	1562	1905	1081
Rohe Schafwolle	„	113697	110513	125484
Hasenfelle	„	2759	3962	2193
Borsten	„	8355	9329	9401
Taue u. Stricke	„	6115	974	6756
Leinwaaren: Segeltuch	Stück	383	243	604
— Vlämischlein	„	1	1	—
— Raventuch	„	158	36	247
Metallfabrikate	Rub.	1786	27128	8673
Rauchwaaren		839887	463225	554695
Federn, Schreib-	Pud	1563	1470	691
— Bett-	„	6202	7558	6528
Matten u. Kule	Stück	80650	91171	98750
Diverse Waaren	Rub.	578440	483870	717226
Im Ganzen	Rubel	8751101	10376129	13496538

Dagegen betrug die Einfuhr aus allen Ländern:

	1851	1852	1853
Total-Betrag Silb.-Rubel	103737612	100864052	102286768

die Ausfuhr nach allen Ländern:

	1851	1852	1853
Total-Betrag Silb.-Rubel	97394457	114773829	147662815

wobei die Gold- und Silber-Ein- und Ausfuhr nicht inbegriffen ist.

Verkehr mit Holland.

Ueber diesen Verkehr liegen uns keine andere Angaben, als die des amtlichen statistischen Jahrbuchs des Königsreichs der Niederlande vor, welche nicht alle Details des Tabellenwerkes der Zollbehörde enthalten.

Im Verkehr.	Allgemeine Einfuhr. Gulden.	Wovon zum Verbrauch. Gulden.	Allgemeine Ausfuhr. Gulden.	Wovon a. aus freiem Verkehr. Gulden.	Wovon b. Durchfuhr. Gulden.
1846 mit allen Ländern .	255544644	162139811	210352634	118258147	92094487
„ dem Zollverein	44393213	21061245	94118511	28765762	65352749
1847 mit allen Ländern .	260721037	169464966	209037026	116295027	82741999
„ dem Zollverein	40823341	20058812	87691475	31408041	56283434
1848 mit allen Ländern .	254278732	181777315	192786651	124812424	67974227
„ dem Zollverein	41519156	19246584	70943236	33016176	37927060
1849 mit allen Ländern .	275339395	180624148	217219059	127609532	89609527
„ dem Zollverein	50336319	23050941	81194522	29644938	51549584
1850 mit allen Ländern ,	284415276	188380568	230002066	137749277	92252789
„ dem Zollverein	58658149	27345628	81465408	27396390	54069018
1851 mit allen Ländern .	303993224	200367247	242744806	144430648	98314158
„ dem Zollverein	52771446	23394462	96116901	33018456	63098445
1852 mit allen Ländern .	322719559	205666420	272484635	157050480	115434155
„ dem Zollverein	53502643	24399527	111745569	36970973	74774596
1853 mit allen Ländern .	321051729	204945136	272801666	154643160	118158506
„ dem Zollverein	64130582	27662831	100146833	31660595	68486238

Verkehr mit den Vereinigten Staaten.

In dem Jahre, endigend am 30. Juni 1853, ist in den Vereinigten Staaten von Nordamerika folgender Werth deutscher Producte eingeführt worden:

Aus	Ueber						
	Hambrg. Dollars	Bremen. Dollars	Holland. Dollars	Belgien. Dollars	Frankr. Dollars	England. Dollars	Total. Dollars
Preussen	373930	1565973	21279	420169	1801435	1614635	5797421
Sachsen	375406	1657396	2104	9942	181589	156214	2382651
Baiern	14049	463838	8850	4476	49461	58791	599465
Baden	6710	48893	17158	10047	32811	24032	139651
Frankfurt a. M.	4988	112194	4187	97947	223019	52236	494571
Würtemberg.	—	62324	1147	1475	16591	36899	118436
Sachsen-Meiningen .	5318	40962	—	—	260	—	46540
Braunschweig.	—	5286	—	—	—	—	5286
Hessen	1230	48918	12606	12265	88650	69051	233820
					Total Zollverein . .		9817841
Mecklenb. - Schwerin	228	—	—	—	—	—	228
Bremen.	—	—	—	—	—	14198	14198
Hannover	933	14908	—	—	—	—	15841
Oesterreich	42734	116365	453	859	8443	4921	173775
Total 1852—53 . .	826626	4137057	67784	557180	2402259	2030977	10021883
Antheil der verschiedenen Häfen	8^{26}	41^{37}	0^{67}	5^{57}	24^{3}	20^{29}	100
Total 1851—52. .	653202	3874682	174673	625790	2211739	1978782	9518948
Antheil der verschiedenen Häfen	6^{88}	40^{80}	1^{59}	6^{75}	23^{23}	20^{81}	100

Die deutschen Häfen hatten also 1852—53: 49^{63} pCt. Antheil an der Beförderung, während sie 1851—52 nur: 47^{68} pCt. Antheil hatten.

Im Vergleich war in den letzten 2 Jahren der Werth der Einfuhr aus:

	allen Ländern	dem Zollverein	Oesterreich
	Dollar	Dollar	Dollar
1852—1853	267978647	9817841	173755
1851—1852	212945442	9356716	125160

Die amerikanischen Zoll-Ausweise rechnen schon im Jahre 1850 alle deutschen Länder, ausser Oesterreich und Hannover, im Jahre 1851 aber auch Hannover zum Zollverein. Indem wir daher das Detail der Einfuhr folgen lassen, können wir nicht den Zollverein ausscheiden, sondern müssen Zollverein, Steuerverein, Hamburg, Bremen, Mecklenburg, unter dem Namen Deutschland zusammen fassen.

	aus Oesterreich		aus Deutschland	
	1851—52	1852—53	1851—52	1852—53
	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.
Fabrikate von Wolle	55726	46036	3155257	3832154
„ „ Baumwolle	—	—	1669162	1585191
„ „ Seide und Halbseide	3395	3435	2067460	2160459
„ „ Flachs	599	593	24333	19260
„ „ Hanf	—	—	—	1169
„ „ Eisen und Stahl	27	126	322813	297094
„ „ Kupfer	—	—	28028	21010
„ „ Messing	256	—	39439	55021
„ „ Zinn	—	—	—	1413
„ „ Gold und Silber	6223	4384	137515	177315
„ „ Glas	36327	42610	246048	208778
„ „ Papier	651	584	58996	34866
„ „ Leder	800	273	77099	122851
„ „ Holz	2155	4181	117436	123887
Taschenuhren	—	—	1013	—
„ Gläser	990	—	—	—
Brillengläser	—	—	—	5788
Fertige Kleider	—	—	6420	3766
Andere Bekleidungsgegenstände	6492	29589	35550	129261
Spitzen von Leinen oder Baumwolle	—	—	52885	63838
Oeltuch	—	—	2154	3486
Haartuch	—	—	12310	42391
Lasting	—	—	3918	2258
Pelzwerk	—	—	496411	267703
Irdene Waare	5102	5343	50593	57138
Versilberte Waare	2378	3429	6486	9036
Lakirte Waare	—	—	517	896
Künstliche Blumen	—	—	18	1296
Alabasterfabricate	—	—	84	30
Bernstein	—	—	83	346
Schinken	—	—	2055	910
Gerste	—	—	283	353
Blasen	—	—	828	579
Beinarbeiten	—	—	274	481
Bücher	—	—	38738	35320
Wismuth	—	—	632	1998
Bronzepulver	—	—	9342	7377
„ Fabrikate	—	—	—	1112
Borsten	—	—	36239	30449
Bürsten und Besen	—	—	3570	2724
Knöpfe	14430	16358	68436	83653
Butter	—	—	—	5814
Burgunderpech	—	—	339	75
Spazierstöcke	—	247	417	1363

	aus Oesterreich		aus Deutschland	
	1851—52	1852—53	1851—52	1852—53
	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Dollars.
Carniolringe	—	109	3563	4196
Chemische Apparate	—	59	532	1151
„ Präparate	—	—	316	30
Käse	—	—	11040	17100
Chocolade	—	—	—	26
Wanduhren	53	108	798	631
Kobalt	—	—	515	572
Kölnisch Wasser	—	—	6244	5455
Kämme	—	—	1886	1116
Conditorwaaren	—	—	—	129
Korke	—	—	32	604
Droguen	207	1801	14031	13213
Gedörrte Aepfel	—	—	—	20
Holländisches Metall	—	—	8236	5800
Lithographien etc.	194	1417	12630	8207
Fächer	—	—	—	1207
Bettfedern	—	—	44	17
Heringe	—	—	223	102
Pflaumen	—	442	1882	12212
Goldrahmen	—	—	—	52
Pfefferkuchen	—	—	—	12
Leim	—	—	2452	1193
Mühlsteine	—	—	—	21
Haar-Arbeiten	—	—	956	531
Hüte	—	35	1431	2973
Wetzsteine	—	—	1181	85
Hopfen	—	—	—	986
Gummifabrikate	123	—	306	603
Lampenruss	—	—	297	269
Blei, roh	—	—	21979	41844
„ Zucker	—	—	1101	—
„ Schwarz	—	—	—	64
„ Fabrikate	—	—	30	—
Linsen	—	—	1006	372
Lithographische Steine	—	—	7535	7200
Mathematische Instrumente	—	—	3067	1262
Zündhölzchen	664	—	75	224
Arzneien	—	2	7088	4762
Manganele	—	—	41	55
Mineralwasser	—	—	474	1361
Musikalische Instrumente	11752	11229	82045	76397
Musikdosen	—	—	—	—
Noten	1407	20	10552	8088
Senf	—	—	46	34
Nickel	—	—	12791	27090
Optische Instrumente	—	550	433	585
Bleiweissfarbe	—	—	—	20
Malerfarben	—	—	5087	3634
Gemälde	130	—	3582	3299
Pergament	—	—	12	130
Parfümerie	—	61	1099	901
Bleistifte	1555	—	28477	29590
Physikalische Instrumente	—	—	—	224
„ Apparate	—	—	—	496
Stecknadeln und Bücher	—	—	951	5907

	aus Oesterreich 1851—52 Dollars.	aus Oesterreich 1852—53 Dollars.	aus Deutschland 1851—52 Dollars.	aus Deutschland 1852—53 Dollars.
Polirpulver	—	—	—	8
Poliersteine	—	—	32	36
Kartoffel	—	—	—	34
Preussisch Blau	—	—	—	427
Pottasche	—	—	4814	14400
Quininsulphate	—	360	3219	3180
Rappsaat	—	—	—	25
Roggen	—	89	—	—
Schmelztiegel	—	—	—	1825
Würste	—	—	108	327
Seegras	—	—	716	3433
Schiefer	—	—	7572	3615
Schieferstifte	—	—	4576	3513
Stöcke	—	—	—	4332
Stereotypeplatten	—	—	—	179
Seife	—	—	866	854
Zink	—	—	—	85406
Branntwein	—	—	220	334
Gin	—	—	90	50
Liqueure	—	—	2437	822
Badeschwämme	—	484	29	—
Stahl	—	—	20655	3085
Cichorie	—	—	4931	3037
Zuckerkandis	—	—	378	30
Chirurgische Instrumente	—	—	305	305
Karden	—	—	286	345
Pflastersteine	—	—	—	337
Taback, Schnupf-	—	—	383	795
Cigarren	—	—	168805	82668
bearbeitet	—	—	288	130
roh	—	—	1081	344
Lettern	—	—	—	868
Letternmetall	—	—	—	76
Ultramarin	—	—	2759	3505
Gemüse	—	—	153	201
Zinnober	—	510	—	1418
Wiener Kreide	—	—	—	19
„ Leim	—	66	—	—
Violinsaitendarm	204	—	1740	2191
„ draht	—	—	2700	2360
Oblaten	—	—	167	1137
Wachslichter	—	218	249	945
„ perlen	—	—	16	127
„ arbeiten	—	—	96	208
Korbweiden	—	—	2200	588
Wein in Fässern	—	—	22268	15173
„ „ Flaschen	—	—	20685	15030
Draht, versilbert	—	—	984	1053
Wolle	—	—	4833	10725
Zink-Fabrikate	—	—	—	1850
Zinn- „	—	—	2372	—
„ folir	—	—	1775	—
Spielsachen	—	—	4159	—
Proben und dergl.	—	—	7918	1815
	153160	173775	9366788	9848108

Die grössten Summen in dem deutschen Ausfuhrhandel nach den vereinigten Staaten nehmen die Gewebe ein und unter diesen die wollenen zunächst, dann die seidenen und die baumwollenen. Merkwürdigerweise scheint Leinwand, dieses grösste der deutschen Fabrikate, beinahe gänzlich von dem nordamerikanischen Markt verdrängt.

Es war in den Vereinigten Staaten 1852—53 die

	Gesammt-Einfuhr	wovon aus Deutschland	Procent
Wollenwaaren	27591911	3832154	ca. 14
Baumwollwaaren . .	27731313	1585191	5¾
Seidenwaaren . . .	32998503	2160459	6½
Leinenwaaren . . .	10236037	19260	⅕

Von den Wollenwaaren, welche aus Deutschland in die Vereinigten Staaten eingeführt werden, besteht der Hauptbetrag in Tüchern und Kasimiren, von den Baumwollenwaaren beinahe ausschliesslich in Strumpfwaaren, von den Seidenwaaren in Stückgütern. Ein Artikel, in welchem Deutschland noch einen namhaften Antheil an dem Import hat, ist das Pelzwerk, von welchem 1852—53 für 1733520 Doll. im Ganzen und 267703 Doll. aus Deutschland eingeführt wurden, was ca. 15 pCt. beträgt.

In allen übrigen wichtigen Artikeln ist der Antheil Deutschlands nur gering.

Interressant ist, dass unter der Einfuhr aus Deutschland sich 1851—52 43686 Tausend Cigarren, 1852—53 55637 Tausend befinden, von Schnupftaback Deutschland die Hälfte liefert und auch einige Centner roher Tabak von hier eingeführt wird.

Im Jahre 1852—53 waren die directen Versendungen der Vereinigten Staaten nach

Preussen 26911, den Hansestädten 7409315, Hannover 6290 Dollars.

Während über die Einfuhr von Zollvereinswaaren in Nord-Amerika durch die Ursprungszeugnisse, welche das Gesetz der Vereinigten Staaten vorschreibt, genaue Controlle herrscht, fehlt eine solche betreffs der Ausfuhr von Amerika nach dem Zollverein, weil dieselbe zum grossen Theil über nicht deutsche Häfen stattfindet. Wie der grösste Theil der Einfuhr nach Amerika ist derjenige der Ausfuhr von da nach Deutschland in der Handelsstatistik Bremens und Hamburgs zu suchen.

Verkehr mit Bremen. Es war Bremens

	Einfuhr aus			Ausfuhr nach	
	allen Ländern	d. Zollverein	Jahr.	allen Ländern	d. Zollverein
L.d'or Thlr.	32935400	6258576	1847	30376209	9444311
"	27175840	8327093	1848	22340088	6040802
"	30780404	9918850	1849	26350161	7771079
"	35906720	12169953	1850	31803494	9000242
"	37546116	12412774	1851	32868947	9329482
"	40401804	13321312	1852	37398139	9219616
"	48206229	19104685	1853	44762494	9667669

Unter der Einfuhr befanden sich 1853

	im Ganzen	aus dem Zollverein	
Baumwollwaaren	3940756	3470286	Thlr. L.d'or,
Leinenwaaren	915056	371812	"
Seide und Halbseidenwaaren .	1075527	1019215	"
Wolle und Halbwollenwaaren	1721692	1437306	"
— Tuche	5712571	5481488	"
Andere Manufacte	1599051	509325	"
Total Manufacturwaaren 1853:	14964653	12289432	"
1852:	10641183		
1851:	10168451		

Es ist einleuchtend, dass diese grossen Summen zum grössten Theil nur durch Bremen transitiren und daher in der Zollvereins-Einfuhr anderer Länder und zwar, was Manufacte anbetrifft, namentlich bei den vereinigten Staaten von Nord-Amerika inbegriffen sind.

Verkehr mit Schweden. Schwedens Einfuhr der wichtigeren Waaren aus preussischen Häfen

		1849	1850	1851	1852	1853
Wolle	Pfd.	64048	90822	88340	44508	49440
Zink	„	10986	40544	83971	92910	13000
Weizen	Tr.	—	82	19413	2033	557
Werth	Rdr.	5318	794	6657	13521	9932
Bretter u. Balken	„	8465	6133	6178	16559	8042
Rapps-Oel	Pfd.	22400	101804	59160	6832	111248
Roggen	Tr.	2	35845	67129	6505	476
Werth der Gesammt-Einfuhr						
von Preussen . . .	Rdr.	83000	451000	1008000	1067000	475000
von allen Ländern .	„	25521000	23987000	28048000	29049000	34387000

Ausfuhr der wichtigeren Waaren nach preussischen Häfen:

		1849	1850	1851	1852	1853
Eisen, Stab- . . .	Schpfd.	60563	24515	26245	28061	21054
Kanonen	„	7	—	22	470	90
Eisenblech . . .	„	18	31	50	40	51
Pflugscharen . .	„	44	39	49	76	47
Nägel	„	77	26	83	68	85
Kugeln	„	1769	150	29	352	378
Kupfer	„	2577	4094	8023	3946	3915
Theer	Tr.	1253	2033	3211	1424	1518
Alaun	L.-Pfd.	1972	19584	4012	256	6851
Pech	„	6307	3747	5864	4680	2384
Bretter u. Planken .	Dutzd.	7727	10367	6523	6063	15687
Kupfernickel . . .	Pfd.	—	2500	1885	2500	1125
Stahl	Schpfd.	173	181	118	78	129
Werth der Gesammt-Ausfuhr						
nach Preussen. .	Rdr.	1232000	1374000	1966000	1426000	1777000
n. allen Ländern .	„	26346000	24505000	26958000	27658000	34470000

(1 schwedisch Pfund gleich 0^{85} Zollvereins-Pfd., 1 schwed. L.-Pfd. gleich 17 Zollvereins-Pfd., 1 schwedisch Schiffs-Pfd. gleich 272 Zollvereins-Pfd., 1 schwed. Tonder gleich 2^{265} preussische Scheffel, 1 Rdr. gleich 11½ sgr.

Ein wesentlicher Theil des Verkehrs zwischen Schweden und dem Zollverein wird durch die Hansestädte vermittelt. —

Aus den vorstehenden einzelnen Berichten ein Ganzes zusammenzustellen geht theils wegen der schon erwähnten Unvollständigkeit der Statistik nicht, theils auch darum nicht, weil die Zahlen des allgemeinen Verkehrs jedes einzelnen Landes Güter enthalten, welche durch dasselbe transitirend in der allgemeinen Einfuhr sowohl als in dem Transit anderer Länder abermals erscheinen.

Nur zur Uebersicht der Ermittlungen bezüglich des Verkehrs mit jedem einzelnen Lande folgt hier die Wiederholung der Resultate in Thalern.

Land	Einfuhr des Zollvereins in folgenden Ländern			Ausfuhr nach d. Zollverein aus folgenden Ländern		
	Allgemeine thlr.	hierunter verzollt od. zollfrei thlr.	Transit thlr.	Allgemeine thlr.	hierunter eigenes Product oder verzolltes thlr.	Transit thlr.
Grossbritannien . .	32651880	26057026	6594854	6510700	3863820	2646880
Frankreich	23323804	18636476	1322520	15109126	13059284	4652176
Belgien	46987200	95377600	37446600	35558930	9988000	25570930
Holland	36340652	15675704	20664948	56749872	17941003	38808869
Russland	16988444	16988444	—	14846152	14846152	—
Schweden	182083	182083	—	2043600	2043600	—
Bremen	21015153	—	?	10634436	?	—
Vereinigte Staaten .	14772162	—	—			

Zollvereins-Messen. Als ein weiterer Beitrag zur Handelsstatistik des Zollvereines im Jahre 1853 mag bemerkt werden, dass der Verkehr auf den Messen im Vergleich mit den Vorjahren folgende Zufuhren umfasste:

Mess-Orte.	1850		1851		1852		1853	
	fremde Ctr.	vereinsländische Ctr.	fremde Ctr.	vereinsländische Ctr.	fremde Ctr.	vereinsländische Ctr.	fremde Ctr.	vereinsländische Ctr.
Frankfurt a. O.	10642	223231	9166	249484	7804	261430	6144	282404
Naumburg	5½	5329	—	5290	—	4802	—	4962
Leipzig . . , , . , .	38612	311524	38064	338028	38144	344849	37612	343296
Braunschweig	2437	43086	2415	44744	2565	42229	1427	39578
Frankfurt a. M.	29916	94210	31445	96423	27736	92233	26832	84140
Total . . .	81612½	677380	81090	733968	76249	745543	72015	754380

Leipziger Zollconti. Obige Darstellung giebt kein vollständiges Bild von den Messen, da z. B. die Messzufuhren auf die laufenden Zollconti der Leipziger Grossisten nicht inbegriffen sind. Ueber deren Bedeutung giebt eine Denkschrift Auskunft welche, die Königl. sächsische Staatsregierung bezüglich der Zollconti an den Zollvereins-Congress gerichtet hat, als die Missgunst der Vortheile dieser Einrichtung deren Aufhebung beantragte, nachdem sie plötzlich die Untersuchung gegen angesehene Häuser hervorgerufen, weil ein Gebrauch der Conti stattgefunden hat, welcher zwar gegen den Wortlaut der Contiordnung, aber seit Jahren mit Kenntniss der Zollverwaltung üblich war und darin bestand, dass für Berliner Häuser fremde Waaren durch die Zollconti ein- und wieder ausgeführt wurden, d. h. dass die Leipziger Häuser den ihnen zugestandenen Vortheil mit den Berlinern theilten. Nach der Denkschrift betrug im Ganzen

	1849 thlr.	1850 thlr.	1851 thlr.	1852 thlr.
der Zollwerth der Anschreibungen bei den Leipziger laufenden Conten, ausschliesslich der Bestände:	1222980	1248180	1023850	1040080
der Zollwerth der Anschreibungen bei den laufenden und Messconten zusammen, ausschliesslich der Bestände und der Uebertragungen von laufenden auf Messconten oder umgekehrt:	1512590	1705580	1447860	1410770

Am 1. December 1852 betrug der Geldwerth der bei den laufenden Conten angeschriebenen Waarenbestände 2713377 thlr., hierzu kamen

neue Anschreibungen 6767360 „ v. 1. Dec. 1851—1852
9480737 thlr.;

hierunter befanden sich beispielsweise für

4297500 thlr. seidene Waaren,
1012500 „ halbseidene Waaren,
2215270 „ baumwollene Waaren,

ohne die unverarbeiteten Seiden und Garne. Auf jedes der in Leipzig bestehenden 45 Conten kommt durchschnittlich

60297 thlr. und 150386 thlr. neue Anschreibung
210683 thlr.

In den Jahren 1843 bis incl. 1852 versteuerten die laufenden Conten jährlich im Durchschnitt 10949 Ctr. Waaren, die Messconten durchschnittlich in demselben Zeitraum nur 4672 Ctr. Der von den laufenden Conten entrichtete Eingangszoll betrug jährlich 395000 thlr., von den Messconten nur 137366 thlr. In den Jahren 1834 bis 1852 hat das Hauptsteuer-Amt Leipzig überhaupt 18593091 thlr. an Eingangs-
und 330504 „ an Durchgangs-Abgaben,
zusammen 18923596 thlr. erhoben.

An vereinsländischen Waaren sind den Leipziger Messen in den zehn Jahren 1843 bis 1852 im Durchschnitt jährlich 299763 Ctr., davon 138483 jährlich allein aus Preussen, zugeführt worden, und es ist dieser Messhandel mit vereinsländischen Waaren im Laufe dieser zehn Jahre um 15 pCt. gestiegen. Im Jahre 1852 wurden beim Hauptsteuer-Amt Leipzig 1228410 thlr. Eingangszoll und darunter 556660 thlr. von contofähigen Gütern erhoben. Der Geldwerth der den Leipziger Messen im Jahre 1852 zugeführten vereinsländischen Waaren wird veranschlagt auf 42310600 thlr., wovon 19491390 thlr. auf Preussen zu rechnen sind. Die Leipziger Messen werden gegenwärtig von 1060 zollvereinsländischen Fabrikanten und Kaufleuten besucht, die ihre Fabrikate und Waarenlager dort hinführen und ungefähr 65 pCt. ihrer Zufuhr dort verkaufen; der Absatz an ausländischen Waaren ist entsprechend.

Ein allgemeiner Contenschluss würde sämmtliche Contisten für Leipzig ruiniren; sie würden ihre grossen, dann zu versteuernden Waarenlager weder fernerhin nach dem Auslande, noch auch nach dem damit auf einmal überschwemmten Zollvereins-Inlande absetzen können. — Von dem Schlage, der sie träfe, würden nicht bloss alle ihre Geschäftsfreunde im Zollverein, sondern zunächst die Stadt Leipzig sehr hart betroffen werden; an die Conten knüpft sich die Erhaltung von Leipzigs Messen und Welthandel, an diese wieder der hohe Werth seines Grundbesitzes und der Wohlstand seiner Bewohner. Handel und Messen, letztere als wirksamste Industrie-Ausstellungen, führen der Industrie zuerst Vorbilder und dann auch Käufer und weitere Bestellungen zu, wirken fortwährend anregend und kräftigend auf sie ein, eröffnen ihr neue Verbindungen und Absatzwege und sichern dem kauflustigen Publicum die Vortheile der Concurrenz und Auswahl. Finden die fremden Einkäufer kein vollständiges Assortiment mehr in Leipzig, kann ihnen dort nicht mehr der bisherige, nach Millionen zu berechnende Credit gewährt werden, so werden sie bald genug sich dorthin wenden, wo Beides ihnen geboten wird, wie es in Hamburg bereits der Fall ist und zumal für den Orient später auch in Wien der Fall sein könnte. Hat doch der Transithandel nach der Moldau und Walachei in den letzten Jahren ohnehin schon wesentlich abgenommen. Die einmal verlassene Bahn aber betritt der Handel so leicht nicht wieder, und eine grosse Anzahl vereinsländischer Producenten, von denen viele grosse Vorschüsse bedürfen und solche bis zu Hunderttausenden erhalten, werden nicht bloss die Vermittler ihres Absatzes und ihre Creditgeber, sondern mit ihnen auch ihre Käufer verlieren; schwerlich würde auch der Verlust der Leipziger Zolleinnahme anderweitig dem Zollverein zu ersetzen sein.

Verkehr von 1854. Ueber den Verkehr und Zoll-Ertrag im Jahre 1854 sind bis jetzt (Juni 1855) nur folgende Zahlen bekannt geworden, welche, mit den Zahlen von 1853 zusammengestellt, in gewissem Grade die Wirkung der Zollveränderungen ausdrücken, welche aus dem Zutritt des Steuervereins zum Zollverein am 1. Jan. 1854 in Kraft getreten sind:

Beim Eingang verzollte oder zollfrei abgefertigte Waaren.	Maasstab.	1854. Menge.	1854. Zollsatz. thlr. sgr.	1854. Zoll-Ertrag. thlr.	1853. Menge.	1853. Zollsatz. thlr. sgr.	1853. Zoll-Ertrag. thlr.
Baumwolle, rohe	Ctr.	1032957	— —	—	645512	— —	—
Baumwollgarn, ungebl. 1- ein- u. 2drähtig, u. Watten	„	538546	3 —	1615638	474030	3 —	1422090
— aus Oesterreich	„	1792	1 22½	3136			
— ausserdem	„	?	?	?	2225	zollfrei	—
— desgl. drei- und mehrdrähtig	„	3414	8 —	27312	3048	8 —	24384
— desgl. aus Oesterreich	„	36	1 22½	63			
Baumwoll-, Stuhl- und Strumpfwaaren	„	8029	50 —	401450	8236	50 —	411800
— aus Oesterreich	„	85	30 —	2550			
— ausserdem	„	?	?	?	21	zollfrei	—
Menige etc., Soda, Kupfervitriol	„	88113	1 —	88113	91274	1 —	91274
— aus Oesterreich	„	5	1 —	5			
— ausserdem	„	?	?	?	3963	?	?
Roh-Eisen aller Art	„	2643530	— 10	881177	1053037	— 10	351012
— aus Oesterreich	„	2771	— 7½	693			
— „	„	3854	— 5	643			
— aus Belgien zu ermässigtem Zoll	„	10948	— 7½	2737	923133	— 7½	230783
— ausserdem	„	?	?	?	2552	zollfrei	—
Geschmiedetes Eisen in Stäben von ½ Q.-Zoll und mehr, Stahl etc., Eisenbahnschienen	„	211091	1 15	316636	163683	1 15	245524
— aus Oesterreich	„	22586	— 20	15057			
— aus Belgien zu ermässigtem Zoll	„	52	1 11¼	71	2782	1 11¼	3790
— ausserdem	„	?	?	?	857	— —	—
Desgl. unter ½ Q.-Zoll	„	6914	2 15	17285	6279	2 15	15698
— aus Oesterreich	„	48	— 20	32			
— ausserdem	„	?	?	?	488	zollfrei	—
Façonnirtes Eisen in Stäben	„	35697	3 —	107091	62864	3 —	188592
— aus Oesterreich	„	1460	1 —	1460			

— geknoppert Zain-Eisen auf der Grenze von Hindelang zur Donau	„	?	?	?	132	1 15	198
— ausserdem	„	?	?	?	275	zollfrei	—
Weissblech, gefirnisst Eisenblech etc.	„	4680	4 —	18720			
— aus Oesterreich	„	179	1 22½	313	2730	4 —	10920
— do.	„	3	1 —	3			
— ausserdem	„	?	?	?	33	zollfrei	?
Eisenwaaren, ganz grobe Guss-	„	92959	1 —	92959	78606	1 —	78606
— desgl. aus Oesterreich	„	523	— 15	262			
— desgl. ausserdem	„	?	?	?	603	ermässigt	193
					5418	zollfrei	—
— grobe aus geschmiedetem Eisen	„	34878	6 —	209268	25697	6 —	154182
— desgl. aus Oesterreich	„	12401	2 —	24802			
— desgl. ausserdem	„	?	?	?	23	ermässigt	14
					426	zollfrei	—
— feine	„	4580	10 —	45800	5212	10 —	52120
— desgl. aus Oesterreich	„	377	3 5	1194			
— desgl. ausserdem	„	?	?	?	66	zollfrei	—
Flachs, Werg, Hanf und Heede	„	1493473	— 5	248912	291350	— 5	48558
— ausserdem	„	32258	?	?	4260	zollfrei	—
Leinengarn, Maschinengespinnst	„	24173	2 —	48346	30297	2 —	61094
— desgl. aus Oesterreich	„	377	3 5	1194			
— Handgespinnst	„	4092	— 5	682	3239	— 5	540
— desgl. ausserdem	„	?	?	?	8718	zollfrei	—
— gebleichtes, gebüktes, gefärbtes Garn	„	8741	3 —	26223	15638	3 —	46914
— desgl. ausserdem	„	?	?	?	140	zollfrei	—
Leinenzwirn	„	9572	4 —	38288	10224	4 —	40896
— ausserdem	„	—	— —	—	23	zollfrei	—
Leinwand, graue Pack-	„	4501	— 20	3001	3344	— 20	2229
— dergl. ausserdem	„	?	?	?	3874	zollfrei	—
— Segeltuch	„	985	— 20	657	1126	— 20	751
— desgl. ausserdem	„	?	?	?	1185	zollfrei	—
— rohe Zwillich und Drillich	„	3128	4 —	12512	2918	4 —	11672
— dergl. ausserdem	„	?	?	?	20725	zollfrei	—
					2	— 15	1
— gebleichte, gefärbte, gedruckte	„	805	20 —	16100	921	20 —	18420

Beim Eingang verzollte oder zollfrei abgefertigte Waaren.	Maasstab.	1854. Menge.	1854. Zollsatz. thlr.	1854. Zollsatz. sgr.	1854. Zoll-Ertrag. thlr.	1853. Menge.	1853. Zollsatz. thlr.	1853. Zollsatz. sgr.	1853. Zoll-Ertrag. thlr.
— dergl. ausserdem	Ctr.	?		?	?	858	zollfrei		—
						27	6	20	178
Branntwein aller Art, Arrak etc.	„	37145	8	—	397160	33047	8	—	264376
— ausserdem	„	?		?	?	3170	zollfrei		—
— Franzbranntwein zum hohen Zoll	„	?		?	?	1145	16	—	18320
						2578	8	—	20624
						10	zollfrei		—
— Hefe	„	2	11	—	22	9293	8	—	74344
						1131	—	$3\frac{1}{3}$	3770
Wein und Most in Flaschen	„	43086	8	—	344688	114803	8	—	918424
— in Fässern	„	191236	6	—	1147578	112141	6	—	672846
— desgl. ausserdem	„	?		?	?	10136	zollfrei		—
						2	—	15	1
Butter	„	9121	3	20	33444	16024	3	20	58755
— aus Oesterreich	„	18871	1	15	43306	4913	1	15	7369
— ausserdem	„	37	1	—	37	1685	div.		1952
— „	„	—	—	—	—	2818	zollfrei		—
Südfrüchte, trockene, als Datteln, Feigen etc.	„	120389	4	—	481556	118524	4	—	474096
— dergl. ausserdem	„	?		?	?	13	zollfrei		zollfrei
Gewürze, Galgant, Ingber, Pfeffer, Piment	„	48167	6	15	313086	46103	6	15	299670
— dergl. ausserdem	„	?		?	?	15	zollfrei		?
Heringe	„	336665	1	—	336665	268917	1	—	268917
Kaffee, roher, und Kaffee-Surrogate	„	1120700	5	—	5603500	646785	5	—	3233925
— desgl.	„	18	6	15	117	298761	6	15	1941946
— desgl. ausserdem	„	—	—	—	—	359	zollfrei		—
Kakao und Kakaoschoten	„	16062	6	15	104403	14311	6	15	93022
Reis, geschälter	„	499003	1	—	499003	375089	1	—	375089
— — ausserdem zollfrei	„	?		?	?	316619	zollfrei		—
— ungeschälter	„	107	—	20	71	4	—	20	3
Syrop ohne krystallisirbaren Zucker	„	38825	2	—	77650	6613	4	—	26452
— gewöhnlicher	„	21211	4	—	84844				

Taback, unbearbeiteter und Stengel	„	367462	4	—	1441848	212538	4	—	850152
— desgl.	„	—	—	—	—	118719	5	15	652955
— desgl. ausserdem	„	—	—	—	—	91	—	20	61
— in Rollen, geschnitten etc.	„	9037	11	—	109307	11005	11	—	121055
— desgl. ausserdem	„	—	—	—	—	5	zollfrei		—
— Cigarren	„	11786	20	—	235720	16044	20	—	332880
— desgl. ausserdem	„	?		?	?	97	zollfrei		—
— Schnupftaback	„	72	20	—	1440	71	20	—	1420
Zucker, raffinirt	„	1819	10	—	? 11819	1289	10		11289
— „ ausserdem	„	?	?	—	?	617	zollfrei		—
— roh für den Consum	„	321	8	—	2568	110	8	—	880
— „ desgl. ausserdem	„	—	—	—	—	1	zollfrei		—
— desgl. für Siedereien	„	746645	5	—	3733225	774858	5	—	3874290
Oel in Fässern zum Consum	„	168242	1	20	224323	96379	1	20	128505
— desgl. aus Oesterreich	„	53	—	15	27	—	—	—	—
— desgl. ausserdem	„	?		?	?	41	zollfrei		?
Seide, rohe	„	17896	—	15	8948	17750	—	15	8875
Seidene Waaren	„	3913	110	—	430430	3689	110	—	405790
— ausserdem	„	?		?	?	8	div.		10
Halbseidene Waaren	„	1682	55	—	92510	1872	55	—	102960
— aus Oesterreich	„	202	50	—	10100				
Talg	„	13409	3	—	40227	9740	3	—	29220
— ausserdem	„	?		?	?	35	zollfrei		—
Stearin	„	417	3	—	1251	670	3	—	2010
— aus Oesterreich	„	1	1	15	2	—	—	—	—
— ausserdem	„	?		?	?	32	zollfrei		—
Wollengarn, einfach und doublirt	„	69721	—	15	34860	54085	—	15	27043
— weisses gezwirntes etc.	„	12052	8	—	96416	8294	8	—	66352
	„					4	zollfrei		—
Wollenwaaren, bedruckte aller Art	„	2315	50	—	115750	2355	50	—	117750
— dergl. aus Oesterreich	„	219	30	—	6570	1	zollfrei		—
— gewalkte unbedruckte etc.	„	16096	30	—	482880	15360	30	—	460800
— desgl. aus Oesterreich	„	26	30	—	780	761	zollfrei		—
Thran	„	190294	—	15	95147	144453	—	15	72226
Der Eingangszoll von anderen Waaren betrug	„	—	—	—	2198076	—	—	—	2611547
Zusammen Eingangszoll	„	—	—	—	23022162	—	2	—	22044544

Ueber die Ausfuhr im Jahre 1854 liegen bis jetzt nur von folgenden wenigen Artikeln amtliche Notizen vor:

Gegenstand.	1854. Menge.	1854. Ausfuhr-Zoll.		1854. Zoll-Ertrag.	1853. Menge.	1853. Ausfuhr-Zoll.		1853. Zoll-Ertrag.
	Centner.	thlr.	sgr.	thlr.	Centner.	thlr.	sgr.	thlr.
Rohe Baumwolle . . .	241759	—	5	40293	185452	—	5	30909
desgl. nach Oesterreich .	35992	—	3½	—				
Flachs, Werg, Hanf, Heede	1269012	frei		—	274056	—	—	—
Schafwolle, rohe und gekämmte, auch Gerberwolle	119564	—	10	39855	81229	2	—	162458
desgl. nach Oesterreich .	8966	frei		—				
„ „ Belgien . .	nicht specificirt	—	—	—	216	1	—	216
„ Haidschnuckenwolle	1982	—	2½	165	nicht specificirt	—	—	—
Rohe Seide	2709	frei		—	1675	—	—	—

Zoll-Einnahme 1853—1854.

Die zur gemeinschaftlichen Theilung gestellten sämmtlichen Brutto-Erträgnisse der Zoll-Einnahmen, ohne Abzug des Präcipuums für Preussen und einschliesslich der Ein-, Aus- und Durchgangszölle, waren:

			1854	1853
1)	in Preussen und Enclaven	thlr.	14993994	15444138
	Luxemburg		77070	75625
2)	„ Baiern		1104493	1116342
3)	„ Sachsen		1874607	2083718
4)	„ Würtemberg		303789	324109
5)	„ Baden		695769	713472
6)	„ Kurfürstenthum Hessen . . .		267175	333006
7)	„ Grossherzogthum Hessen . .		438907	413551
8)	„ Thüringen		324859	320069
9)	„ Braunschweig		260713	321890
10)	„ Nassau		61940	63183
11)	„ Frankfurt a. M.		823989	806451
		thlr.	21227305	22016154
	Hannover		1764329	
	Oldenburg		165737	
	Ueberhaupt . .	thlr.	23157407	
	darunter Eingangs-Abgaben .		22496528	21221434
	Ausgangs-Abgaben .		245196	295281
	Durchgangs-Abgaben		415683	499439

Die Menge der in einem der Vereinsstaaten eingegangenen Zollbeträge wird unrichtiger Weise zuweilen als Massstab für den von seinen Bewohnern bezahlten Antheil benutzt, es ist aber natürlich, dass an den Grenzen und auf wichtigeren Handelsplätzen die Verzollung von vielen Waarenmengen stattfindet, welche sich über das ganze Zollgebiet verbreiten. Welchen Beitrag die Bevölkerung der neuen Vereinsmitglieder Hannover und Oldenburg zu den Vereins-Einnahmen geliefert hat, ist daher nicht aus obiger Zusammenstellung zu ermessen.

Das Détail der Einnahmen ergiebt:

			1854		1853
	Eingangs-Abgaben	thlr.	23022162		22044544
	Andere Einnahmen		1427		1633
	Eingezogene Register-Defecte		1134		3867
A.	Zusammen		23024723		22050044
	Davon ab:				
	Vergütung auf Veranlassung der Register-Revision	219		2037	
	Irrthümlich erhoben	13415		16400	
	Rückzölle	658136	671770	954225	972662
B.	Bleiben		22352953		21077382
	Es treten hinzu:				
	Auf Freistädte freigeschriebene Gefälle .		76999		72930
	Frankfurter Messrabatt		5646		7561
	Rabatt auf Gegenstände überseeischen Ursprungs		60929		63561
C.	Gemeinschaftliche Brutto-Einnahmen . .		22496528		21221434
D.	Ab Grenzbewachung und sonstige Auslagen		2685799		2475453
E.	Bleiben zur gemeinschaftlichen Theilung		19810729		18745981
	Hierzu:				
F.	Aus- und Durchgangs-Abgaben nach Abzug des Präcipuums für Preussen . .		511895		494720
G.	Total		20322624		19240701
	Wozu die unter den Auslagen inbegriffenen Vergütungen an Frankfurt a. M.		169512		172406
	Netto thlr.		20492136		19413107

Die Durchgangszoll-Einnahmen sind 1853 den alten Verträgen entsprechend nach Abzug eines Präcipuums von 300,000 thlr., für 1854 aber nach Abzug eines solchen von 148983 thlr., d. i. die Hälfte der in den östlichen Provinzen Preussens vereinnahmten Durchgangszölle in Ansatz gebracht, da laut den neuen Verträgen nur dieses Präcipuum als Ersatz für Schifffahrts-Abgaben auf der Oder, Weichsel, Memel und Nebenflüssen bewilligt ist.

Ohne irgend welche Abzüge war die Brutto-Einnahme

	Eingangs-zölle	Ausgangs-zölle	Durchgangs-zölle		Eingangs-zölle	Ausgangs-zölle	Durchgangs-zölle
1834:	13905251	422772	529517	1845:	27111524	413232	455285
1835:	15903759	502839	526566	1846:	26454153	489536	332685
1836:	17509759	521546	488345	1847:	26924004	812452	452863
1837:	17007678	409184	598346	1848:	22774232	367897	316025
1838:	19286194	552287	535675	1849:	23698545	368349	471245
1839:	19675237	487262	699686	1850:	23022746	297162	537150
1840:	20535024	481436	695005	1851:	23216951	264989	445375
1841:	21433957	433270	560949	1852:	24327930	329920	367165
1842:	22823461	404097	562256	1853:	22050044	295281	499439
1843:	24754610	395944	599836	1854:	23024723	145431	416617
1844:	25612803	468846	755372				

Einnahme-Vertheilung 1854. Die Abrechnung der gemeinschaftlichen Einnahmen ergab 1854:

Länder.	Bevölkerung. [1]	Total-Einnahme. 1. Einfuhr. thlr.	2. Ausfuhr. thlr.	3. Durchfuhr. thlr.	4. Aus- und Durchfuhr abzgl. Rückvergütung. [2]	Total 1 und 4 zur Theilung. thlr.	Erhebungskosten u. Anlagen f. gemeinschaftl. Rechnung. fixum	extra	Rein-Ertrag für jed. Staat 1854.
Preussen	17286484	14559692	122622	311322	285319	14845011	972962	97286	10259747
Luxemburg	192632	72860	4169	52	4209	77069	87560	—	112539
Baiern	4565256	1080341	16516	7713	24152	1104493	314205	185	2667096
Sachsen	1987612	1770409	31248	73467	104198	1874607	131270	—	1186559
Hannover	1840932	1742641	16965	4780	21688	1764329	376796	—	2092522
Würtemberg	1733263	300422	1404	2065	3367	303789	18290	—	1012601
Baden	1354768	647351	37072	12000	48417	695769	299127	206	791477
Hessen-Kassel	727323	266955	125	95	220	267175	—	31546	424913
Hessen-Darmstadt	865480	431853	6488	668	7054	438907	8500	—	505628
Thüringen	1024929	324500	194	170	359	324859	—	—	611859
Braunschweig	247461	260416	68	230	298	260714	—	42575	146603
Oldenburg	229106	164859	874	40	914	165773	91324	—	260417
Nassau	429060	61700	240	—	240	61940	—	886	250664
Frankfurt	74867	812528	7445	4016	11461	823988	—	213081	—
	32559173	[4] 22496528	245430	416618	[5] 511896	[3] 23008424	[6] 2685799		[7] 20322625

[1] Die Bevölkerung jedes Staates begreift die Inclaven anderer Länder und schliesst die eigenen Exclaven aus. Bei der Vertheilung wird die von Hannover und Oldenburg 1 = $1^3/_4$ Kopf gerechnet und die von Frankfurt 74867 Menschen = 287404, d. h. die städtische Bevölkerung $4^3/_5$fach.

[3] Diese Summe entspricht der pag. 82 angeführten
von 23157407 thlrn., wenn von derselben das preussische Präcipuum
von 148983 „ als Aequivalent für Schiffahrts-Abgaben abgerechnet werden.

[4] Summe C. pag. 83.
[5] „ F. „ „
[6] „ D. „ „
[7] „ G. „ „

[2] Die Ausfuhrzölle sind . . . thlr. 245430
Durchfuhr . . . 416618
Total . . . 662048
von welchen die Hälfte der in Ostpreussen vereinnahmten Durchgangszölle als Ersatz für Schiffahrts-Abgaben zurückbehalten . . . 148983
verbleiben 513065
sub 4 . . . 511896
Der Saldo von . . . 1169
ist der Saldo zwischen retournirten Abgaben und der von Preussen zu bezahlenden Summe von ca. 1800 thlrn., die es als Ersatz des Sundzolles auf Transitgüter weniger erhoben hat.

Die Ausgaben unter Frankfurt begreifen 164321 thlr. Aversum, 43569 thlr. Erhebungskosten und 2711 thlr. Antheil an Aus- und Durchgangs-Abgaben, 2570 thlr. Antheil am Ueberschuss zwischen Aversum und wirklichem Ertrag. Es wurde nämlich Frankfurts Antheil für seine städtische Bevölkerung von 62511 Seelen 4⅗fach = ... 275048
für Bundes-Garnison v. 1717 M. u. Dorfbevölkerung von 10639 Seelen einfach = ... 12356
mit 287404
gerechnet und für dieselbe ein Aversum von fl. 1 — für Eingangs-Abgaben mit 287404 fl. = 164231 thlr. gewährt. Die einfache Bevölkerung der übrigen Zollvereins-Staaten, ebenfalls mit 1 fl. per Kopf berechnet und beansprucht 32484306 fl. = ... 18562461 thlr.

Die Eingangszoll-Einnahmen betrugen aber ohne Frankfurt . . 21684009 thlr.
Die Kosten und Auslagen für gemeinschaftl. Rechn. ohne Frankfurt 2472718 „
bleiben . . . . 19211281 thlr.
wovon ab 5 pCt. für innere Zollverwaltung . . . . 960564 „
bleiben . . . . 18250717 thlr.
hierzu Frankfurts Brutto-Einnahme . . . . 812528 thlr.
abzüglich 164231 thlr. Aversum und 43569 Kosten . . 207800 „ 604728 „ 18855445 „
was einen Ueberschuss von . . 892984 „
ergiebt, wovon Frankfurts Antheil 287404 : 32559178 = ... 2570 „
Die Aus- u. Durchgangs-Abgaben des westlichen Verbandes betrugen ohne Frankfurt . . . . . 156773 thlr.
wovon abgerechnet werden à 5 pCt. 7839 „
und verbleiben . . . . 148934 thlr.
hierzu Frankfurts Einnahme von 11460 „ 160394
wovon Frankfurts Antheil . . . 287404 : 17006894 . . . . 2711 „
zusammen Frankfurts Antheil . 169512 thlr.

Es war

Länder und Landestheile.	die Bevölkerung thlr.	Ausgangszoll thlr.	Durchgangszoll thlr.	Total mit Register-defecten thlr.	Abzügl. Rückerst. u. Präcip. f. Preussen thlr.	Antheil jedes Staates thlr.
	im östlichen Verbande					
Ostpreussen	12593120	89865	297290	287259	238809	274520
Sachsen	1987612	31248	73467	104715	104198	43328
Thüringen	1024929	194	169	363	359	22343
Ost-Braunschweig	159205	68	228	296	296	3471
	15764866	121375	371154	492633	343662	343662
	im westlichen Verband					
Westpreussen	4693364	32757	14032	46867	46510	42418
Luxemburg	192632	4169	52	4222	4209	1741
Baiern	4565256	16510	7713	24230	24152	41260
Hannover	1840932	16965	4780	21745	21688	31869
Würtemberg	1733263	1404	2065	3470	8367	15665
Baden	1354768	37072	12000	49078	48117	12244
Kurhessen	727323	125	95	220	220	6573
Grossherzogthum Hessen . . .	865480	6488	668	7156	7054	7822
West-Braunschweig	88256	—	1	1	1	798
Oldenburg	229106	874	40	914	914	3966
Nassau	429060	240	—	240	240	3878
Frankfurt a. M.	—	7445	4016	11461	11461	—
	—	124056	45463	169604	168234	168234

Wenn die Erträgnisse an Ein-, Aus- und Durchgangszoll
Abgaben 1854: 23008423 thlr., 1853: 21716157 thlr. Brutto*)
und 20492136 „ „ 19413107 „ Netto,
also 1854: 1292266 thlr. Brutto oder 1079029 thlr. Netto mehr
betragen, so ist nicht zu übersehen, dass durch den Beitritt des Steuervereins die Bevölkerung des Zollvereins nach der Zählung von 1852 von 30493012 im Jahre 1853 auf 32559173 Seelen im Jahre 1854 gestiegen, und letztere mit 1½ pCt. Zuschlag als die wahrscheinliche Vermehrung auf 33047560 zu schätzen ist, demzufolge stellt sich obige

	Brutto-Einnahme 1854	1853	Netto-Einnahme 1854	1853	
per Kopf	20^{88}	21^{36}	18^{60}	19^{01}	sgr.
mehr		0^{48}		0^{41}	„

*) Pag. 27 des vorjährigen Jahrbuchs ist die Brutto-Einnahme irrthümlich mit 21221434 thlr. angegeben, was durch obige Zahlen berichtigt wird.

Es ergab in früheren Jahren die Netto-Einnahme per Kopf:

	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843
sgr.	15	18	18	18	20	21	21	21	22	24
pf.	6^{74}	2^{18}	11^{92}	5^{83}	7^{81}	1^{56}	11^{43}	9^{17}	10^{13}	11^{40}

	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
sgr.	25	26	25	25	20	21	20	20	21
pf.	3^{50}	3^{40}	0^{83}	2^{92}	3^{94}	6	6^{6}	7^{2}	10^{5}

Dass der Zollertragssumme des vergrösserten Zollgebietes beinahe von allen Vorjahren des kleineren Gebietes seit 1842 übertroffen wird, ergiebt sich aus nachfolgender Tabelle.

Zoll-Einnahmen und Vertheilung von 1834—1854. Die zur Vertheilung gelangten Einnahmen des Zollvereins und die Antheile der einzelnen Staaten waren:

Jahr.	Preussen.	Baiern.	Sachsen.	Würtemberg.	Baden.	Kur-Hessen.	Grossherz. Hessen.	Thüringen.	Braunschweig.	Nassau.	Frankfurt a. M.	Luxemburg.	Hannover.	Oldenburg.	Summe.
	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.
1834	7101727	2205174	827718	846969	—	332336	393584	471253	—	—	—	—	—	—	12178761
1835	8297361	2576434	967071	989564	—	388287	459847	550592	—	—	—	—	—	—	14229156
1836	8668419	2691396	1010223	1030136	779927	405613	487294	575160	—	236528	125048	—	—	—	16009744
1837	8436954	2619351	983180	1002561	758893	394755	474250	559764	—	230197	132450	—	—	—	15592355
1838	9837080	2967593	1134937	1145783	868740	448421	544578	639959	—	263607	163715	—	—	—	18014413
1839	10086665	3042886	1163733	1174853	890782	459799	558396	656196	—	270296	164225	—	—	—	18467831
1840	10478339	3161044	1208922	1220474	924663	477653	580078	681677	—	280791	173043	—	—	—	19186684
1841	10997569	3174399	1237868	1235679	938866	483373	595551	690812	—	288810	178498	—	—	—	19821425
1842	11679354	3294831	1312324	1282559	974485	529058	618146	732363	119680	299767	184851	107785	—	—	21135203
1843	12765542	3598027	1434724	1400582	1064159	577744	675028	800670	130842	327351	202570	144085	—	—	23121324
1844	13403526	3687409	1505041	1443222	1105262	596733	700708	834104	202927	342011	202312	149245	—	—	24172500
1845	13865974	3872223	1549239	1515557	1160658	626641	735827	858207	210341	359153	212567	156725	—	—	25123112
1846	13173161	3725115	1466870	1457698	1116348	602718	707736	810747	206423	345441	204522	150742	—	—	23967521
1847	13746283	3858243	1531126	1528405	1167587	621742	738301	825917	208290	358074	205082	159216	—	—	24938266
1848	11142760	3062194	1242575	1213059	926685	493461	585971	674759	167939	284195	172133	126366	—	—	20092097
1849	11715313	3181386	1312435	1260276	962755	512669	608779	712508	175857	295257	178974	131284	—	—	21077493
1850	11338632	3046298	1293682	1215085	915641	492333	580717	693099	167844	286474	184904	127718	—	—	20342427
1851	11455586	3098009	1303897	1235712	931185	500692	590575	698571	169709	291337	186888	129886	—	—	20592047
1852	12123321	3304167	1375952	1317943	993193	534009	633872	737177	179806	310767	195295	138555	—	—	21844057
1853	10909093	2878585	1260947	1131226	857295	458531	545722	650218	157082	270540	172406	121462	—	—	19413107
1854	10259747	2667096	1186559	1012601	791477	424913	505628	611859	146603	250664	169512	112539	2095522	269417	20492137
Total	231482406	65711860	26309023	25659944	18128605	10561479	12320588	14465612	2243343	5591260	3428995	1755608	2095522	269417	419811660

Es hat das Zollvereinsbüreau einen sehr unglücklichen Versuch gemacht, die ungünstigen Resultate von 1854 zu erklären, es führt sogar Zollherabsetzungen als Grund der Minder-Einnahme an, ohne zu bedenken, dass die Einfuhr bei höheren Zöllen noch geringer gewesen sein würde. Es scheint ganz natürlich, dass bei der Theuerung im Jahre 1854, bei der fortwährenden Steuervermehrung in allen Zollvereinsstaaten, bei der Hemmung eines Theiles des Verkehres durch die politischen Wirren, der Verbrauch 1854 geringer als in den Vorjahren war. Wenn dagegen auf Frankreich und England hingewiesen wird, deren Handel und Zoll-Erträgnisse 1854 kaum hinter den Vorjahren zurückgeblieben ist, so darf nicht übersehen werden, dass dort momentan der Bedarf zu Kriegsrüstungen viele Gewerbe in aussergewöhnlichem Maasse beschäftigt, vieles Rohmaterial in Anspruch genommen und den Fabrikanten und Arbeitern einen Lohn gewährt hat, der sie zu einem Verbrauch befähigte, welcher den Minderverbrauch der anderen Bevölkerung einigermassen ausglich.

In Frankreich hat überdies die Weisheit der gegenwärtigen Regierung durch Herabsetzung vieler Zölle den Weg betreten, auf welchem am sichersten die Vermehrung des Handels und der Zoll-Einnahmen bewirkt wird; England besitzt seit mehreren Jahren schon ein Maass der Handelsfreiheit, welches hingereicht hat, einen Wohlstand herbeizuführen, der selbst die Opfer eines Krieges ohne grosse Schmerzen verwinden kann.

Abgesehen von den aus der allgemeinen Handelslage hervorgehenden Gründen dient im deutschen Zollverein zur Erklärung des verhältnissmässig verminderten Ertrages, dass durch den Eintritt des ehemaligen Steuervereins in den Zollverein die Ein- und Ausfuhr von und die Aus- und Durchfuhr nach Hannover und Oldenburg aufgehört haben zollpflichtig zu sein, dass Gleiches bezüglich mehrerer Artikel im Verkehr mit dem Auslande der Fall ist, dass die Eingangsabgaben auf Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate, welche im Durchschnitt der 3 Jahre 1851 bis 1853 153213 thlr. ergeben hatten, während des Jahres 1854 der Theuerung wegen suspendirt waren, und dass die hohen Preise der Nahrungsmittel und vieler Rohproducte den Verbrauch von Colonialwaaren und Fabrikaten des In- und Auslandes, also auch die Einfuhr und den Steuer-Ertrag der letzteren verminderte.

So war der Verbrauch per Kopf von ausländischem:

Im Durchschnitt	1842—44	1845—47	1848—50	1851—53	1854
Kaffee . . . . . Pfund	2^{674}	2^{941}	2^{778}	3^{061}	3^{247}
Tabak, roh und fabricirt	1^{071}	1^{211}	1^{062}	1^{168}	1^{107}
Wein.	0^{817}	0^{882}	0^{687}	0^{713}	0^{679}
Branntwein	0^{113}	0^{105}	0^{115}	0^{116}	0^{108}
Trockene Südfrüchte . .	0^{450}	0^{448}	0^{454}	0^{472}	0^{349}
Gewürze	0^{171}	0^{181}	0^{164}	0^{168}	0^{140}

Es war der Steuer-Ertrag per Kopf von

	1842—44	1845—47	1848—50	1851—53	1854
Kaffee . . . . . . sgr.	5^{214}	5^{734}	5^{417}	5^{668}	4^{870}
Tabak, roh und fabricirt	2	2^{295}	2^{053}	2^{130}	1^{535}
Wein.	1^{647}	1^{713}	1^{416}	1^{604}	1^{300}
Branntwein	0^{273}	0^{269}	0^{207}	0^{301}	0^{258}
Südfrüchte	0^{539}	0^{538}	0^{545}	0^{567}	0^{420}
Gewürze	0^{334}	0^{853}	0^{320}	0^{327}	0^{272}

Grenzlängen und Bauschale 1850 und 1854. Bei der Veränderung, welche durch Hannovers und Oldenburgs Beitritt zu dem Zollverein in dessen Grenzen eingetreten ist, dürfte es von Interesse sein, die Bauschsummenbeträge, die im Jahre 1854 für die Kosten der Zoll-Erhebung und des Zollschutzes von dem Verein den einzelnen Staaten gewährt worden sind, mit denjenigen eines früheren Jahres zu vergleichen. Dieser Vergleich ergiebt:

Länder.	Grenzmeilen.		Bauschale.			
			Total.		Per Meile.	
	1850	1854	1850	1854	1850	1854
Preussen	702	581	1167480	1070218	1663	1842
Luxemburg	27	27	87560	87560	3243	3243
Baiern	153^{25}	153^{25}	305415	314390	1983	2515
Sachsen	60	60	124560	131270	2076	2189
Hannover	—	140	—	376796	—	2584
Würtemberg	3^{50}	3^{50}	18290	18290	5226	5226
Baden	67^{40}	67^{40}	299166	293333	4449	4446
Kurhessen	26	—	89761	—	3452	—
Oldenburg	—	33^{87}	—	91324	—	2700
Braunschweig	64^{87}	—	160620	—	2475	—
	1104^{02}	1066^{02}	2252832	2389211	2046	2025

Ausser den Grenzstaaten empfingen 1854 Bauschsummen für innere Erhebungskosten: Kurhessen 31546 thlr., Grossherzogthum Hessen 8500 thlr., Braunschweig 42575 thlr., Nassau 886 thlr., Frankfurt 213081 thlr., im Jahre 1850: Grossherzogthum Hessen 8500 thlr., Nassau 36 thlr., Frankfurt 226321 thlr., zusammen 234857 thlr. Die Totalsummen waren 1854: 2685799 thlr., 1850: 2487709 thlr.

Rübensteuer. Die Rübenzucker-Industrie hat im Jahre 1854 einen Aufschwung nicht erfahren. Die Statistik dieser Industrie, welche für die Vorjahre pag. 29 des dritten Jahrgangs dieses Jahrbuchs gegeben ist, zeigt

		vom 1. September bis 31. August				v. 1. Sept. b. 31. Dec. 1853	Kalender-jahr 1854
		1849—50	1850—51	1851—52	1852—53		
Zahl der Fabriken		148	184	235	238	238	206 *) 221 **)
Verarbeitete Rüben	Ctr.	11525671	14724309	18381412	21717095	11858930	18729246
Rübensteuerertrag	thlr.	576283	1476845	1722955	2045414	830125	3605376

Auf die einzelnen Zollvereinsstaaten vertheilt war

Länder.	Zahl der Fabriken		Menge der 1854 verarbeiteten Rüben Ctr.		Ertrag der Rübensteuer abzügl. Defecte und Restitutionen.		Ertrag der Rübensteuer abzüglich Verwaltungskosten.		Antheil jedes Staates
	Jan.-Sept.	Sept.-Dec.	Jan.-Sept.	Sept.-Dec.	Jan.-Sept.	Sept.-Dec.	Jan.-Sept.	Sept.-Dec.	thlr.
Preussen	182	192	5469234½	10571950	1093847	2114890	1020318	2063799	1801856
— Luxemburg	—	—	—	—	—	—	—	—	20080
Baiern	4	6	93655	123051	18731	24610	18388	24049	475859
Sachsen	2	4	7347	108300	1470	21660	1269	20908	207179
Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	360346
Würtemberg	4	4	179272	293374	35854	58676	34493	57837	180667
Baden	2	2	676936	435071	135387	87014	134104	85928	141214
Kurfürst. Hessen	2	3	15933	47021	3187	9404	2202	8692	75808
Grossherz. "	—	—	—	—	—	—	—	—	90213
Thüringen	2	2	57981	84197	11596	16838	11080	16026	106834
Braunschweig	8	8	110530	455394	22106	91080	18266	88017	25794
Oldenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	44846
Nassau	—	—	—	—	—	—	—	—	44723
Frankfurt	—	—	—	—	—	—	—	—	29957
Summa	206	221	6610888	12118358	1322178	2423672	1240120	2365256	3605376
			Ctr. 18729246		thlr. 3745850		thlr. 3605376		

*) Bis 1. Septbr. 1854. **) Vom 1. Septbr. bis Ende 1854.

Die Verminderung der Rübenzucker-Production wird von den Rübenzucker-Fabrikanten natürlicherweise der am 1. Sept. 1853 eingetretenen Steuererhöhung zugeschrieben. Da aber die Steuer von 6 sgr. per Ctr. Rüben bei $7\frac{1}{2}$ pCt. Zuckerertrag = 13^{33} Ctr. Rüben auf 1 Ctr. Rohzucker für letzteren nur 2 thlr. 20 sgr. beträgt, während der Eingangszoll auf fremden Rohzucker für Siedereien 5 thlr. p. Ctr., die ausgleichende Steuer also $11\frac{1}{4}$ sgr. sein müsste, vorläufig der Staat also $5\frac{1}{4}$ sgr. auf jeden Centner Rüben Prämie gewährt, so kann wegen der gegenwärtigen Besteuerung ein Zweifel an der Existenzmöglichkeit nicht aufkommen, wenn die Rübenzucker-Industrie überhaupt lebensfähig ist, was freilich nicht bewiesen scheint, so lange die Industriellen noch öffentliche Unterstützung geniessen.

Das Eingehen mehrerer Fabriken seit der Steuererhöhung und die Verminderung der Menge der verarbeiteten Rüben darf nicht einfach als Wirkung der Steuererhöhung betrachtet werden, sondern es ist auch die Wirkung der Spirituspreise in Betracht zu ziehen, deren Höhe hier und da veranlasste, dass die Rüben zur Spiritusfabrikation verwendet wurden, wobei 1 Ctr. Rüben soviel wie ein preussischer Scheffel Kartoffeln Alkohol liefern soll. Nach dem Zollvereinsvertrag soll die Zuckerbesteuerung einen Ertrag von 6^{0162} sgr. p. Kopf liefern, was auf 33047560 Menschen der Bevölkerung, welche 1854 der Abrechnung zu Grunde gelegt wurden, 6693453 thlr. betragen würde. Es war aber die Einnahme von im Jahre 1854

1819	Ctr.	raffinirtem Zucker	à 10 thlr. Zoll	18190	thlr.
321	„	Farin für den Consum	à 8 „ „	2568	„
746645	„	Rohzucker für Siedereien	à 5 „ „	3733225	„
38825	„	Syrup	à 2 „ „	77650	„
21211	„	desgl.	à 4 „ „	84844	„
18729246	„	Rüben à 6 sgr. pro Ctr. Steuer, abzüglich Stornis etc.		3605376	„
				7521853	thlr.
		abzüglich Zollbonification auf ausgeführten Zucker		647522	„
				6874331	thlr.
		also über die Erwartung		180878	„

wobei wir in Ermangelung einer amtlichen Nachricht über die Prämie auf ausgeführten Zucker im Kalender-Jahre 1854 oben die vom 1. April 1854 bis 31. März 1855 bezahlten Summen anführen mussten.*) Mit welchen Opfern dieses scheinbar günstige Resultat erkauft ist, erklärt sich durch die Berücksichtigung des Zuckerverbrauches, welcher ungefähr betrug:

	1853		1854	
Zucker-Einfuhr	782870	Ctr.	808821	Ctr.
Rübenzucker (100 Ctr. Rüben = $7\frac{1}{2}$ Ctr. Zucker	1628738	„	1404691	„
	2411608	Ctr.	2213512	Ctr.
Ausfuhr circa	150000	„*)	105000	„*)
	2261608	Ctr.	2108512	Ctr.
per Kopf circa	$7\frac{1}{2}$	Pfd.	$6\frac{1}{2}$	Pfd.

*) Eine amtliche Mittheilung berechnet vom 1. April 1854 bis Ende März 1855:

1867	Ctr.	51	Pfd.	raffinirten Zucker	à 10 thlr.	18675	thlr.
280	„	87	„	Farin	à 8 „	2247	„
769618	„	23	„	Rohzucker	à 5 „	3848092	„
28450	„	57	„	Syrup	à 2 „	56901	„
30905	„	73	„	desgl.	à 4 „	123623	„
19169722	„	54	„	Rüben	à 6 sgr.	3833954	„
						7883492	thlr.
				abzüglich Bonification für ausgeführten Zucker		647522	„
						7235970	thlr.
				Soll-Einnahme		6693453	„
				Mehr-Betrag		542517	thlr.

*) Diese Menge ist nach dem Betrage der Ausfuhr-Bonification (934602 thlr. auf Zucker im Jahre 1853) geschätzt. Im Widerspruch hiermit werden in der amtlichen Uebersicht 1853 nur 40590 Centner als mit Zoll-Bonification ausgeführt bezeichnet.

also eine Verbrauchsverminderung von 1 Pfund Rohzucker per Kopf oder 13⅓ pCt. 1 Pfd. Rohzucker per Kopf = 330000 Ctr. gelten circa 2400000 thlr. also mehr als die Steuer-Ertragsvermehrung. Die Vermehrung der Steuer-Einnahme wurde daher auf Kosten der Magen der Steuerzahlenden gewonnen.

Gesammt-Ertrag von Zoll und Rübensteuer. Wenn die Erträgnisse der Zölle und der Rübensteuer (letztere endigt bis zum Jahre 1853 am 31. August und 1854 im Kalenderjahr) als die Summe der allen Zollvereins-Staaten gemeinschaftlichen Einnahmen in Betracht gezogen werden, so ergiebt sich:

Bevölkerung laut Zählung vom December 1852		Zölle	Rübensteuer	Zusammen	per Kopf
		1853			
30493012	Brutto thlr.	21716157	2171738	23887895	23^{5}
	Netto „	19413107	2045414	21458521	21^{1}
desgl. mit 1½ pCt. Zuschlag		**1854**			
33047560	Brutto „	23008423	3745850	26754273	24^{3}
	Netto „	20492136	3605376	24097512	21^{8}

Es betrug die Brutto-Einnahme an Zöllen und Rübensteuer:

1834	18^{5} sgr.	1841	24^{7} sgr.	1848	23^{8} sgr.
1835	21^{2} „	1842	25^{8} „	1849	24^{6} „
1836	22^{7} „	1843	28^{2} „	1850	23^{1} „
1837	21^{4} „	1844	28^{3} „	1851	24^{7} „
1838	23^{5} „	1845	29^{4} „	1852	26 „
1839	24 „	1846	28^{2} „	1853	23^{5} „
1840	24^{8} „	1847	28^{3} „	1854	24^{3} „

Zoll-Einnahme-Vergleiche. Es waren:

im Jahre	Einnahmen von Zöllen: des Zollvereins. Brutto.[1] thlr.	Oesterreichs. Brutto.[2] 1½ Fl = 1 thlr.	Frankreichs. Brutto. 15 Francs = 4 thlr.	Englands. Brutto. 1 Lstr. = 6⅔ thlr.	der Vereinigten Staaten. Brutto. 1 Dollar = 1½ thlr.	Russlands. Brutto. 1 Silb.-Rubel = 1$^{1}/_{10}$ thlr.
1840	21306191	13000000	30882448	156440780	20249253	29229440
1841	21055204	12363399	34960427	157374160	21730826	29197373
1842	23353269	13065312	37033051	151774233	27281864	33586452
1843	25420761	13488257	38671520	150911060	10570266 [3]	31334205
1844	26478300	14334405	40896874	160127026	39275357	35062973
1845	27421430	13550673	40929109	145619446	41292169	33666176
1846	26269214	14460038	41554045	149980193	40069002	33443932
1847	27252996	14537671	36940198	144662040	35621796	33716472
1848	22399299	9762744	24673045	151061426	47635605	34342165
1849	22349730	10943489	34752815	149875600	42520107	34925350
1850	22648809	15287795	34016548	147936100	59503029	34242340
1851	24726896	14938735	32062387	149097620	73526352	33582921
1852	24169720	16738012	37903368	148757500	71008990	34213068
1853	21716154	15546123	38263843	150798220	88397798	29651116
1854	23008423	14301503	40559200	149049266	96336287	?

1) Abzüglich des Präcipuums, welches Preussen von den Durchgangszöllen als Ersatz für seine Wasserzölle erhält, und abzüglich der Rückzölle, Restitutionen etc.

2) Nach den Finanz-Etats und daher nicht übereinstimmend mit den Angaben, welche S. 999 des Jahrbuchs III. nach den Veröffentlichungen der Königl. Direction für administrative Statistik gemacht sind.

3) 1843 wurde der Rechnungsschluss vom Ende des Jahres auf Mitte des Jahres verlegt; das hierdurch in den amerikanischen Rechnungen sub 1843 erscheinende Jahr ist nur ein halbes.

Bei Beurtheilung dieser Uebersicht ist ins Auge zu fassen, dass ausser den Vereinigten Staaten, welche durch Einwanderung einen ausserordentlichen Zuwachs der Bevölkerung empfingen, kein anderes Zollgebiet in gleichem Maasse wie der Zollverein, der durch Beitritt mehrerer Staaten und Staatentheile sich vergrösserte, eine Zunahme der Bevölkerung erfuhr. Es war die Bevölkerung nämlich, wenn zu den letzten Zählungen der Procentsatz des Wachsthums der vorhergehenden Periode gerechnet wird:

	im Zollverein	Oesterreich	Frankreich	England	Verein. Staaten	Russland
1840	27142116	35000000	34100000	26800000	19553068	59320000
1854	33047560	38500000	36500000	27800000	25700000	64000000
Vermehr. pCt.	21⁴	10	7¹	3⁷	31⁷	7⁹

Obwohl die Bevölkerungszunahme der Zollvereinsstaaten die der meisten anderen Staaten übertraf, so wurde doch seine Zolleinnahme in der zweiten Hälfte der angeführten 15 Jahre geringer als in der ersten Hälfte, während sie in Frankreich und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bedeutend stieg, und in den anderen Staaten, England ausgenommen, wenigstens keinen Rückgang zeigt.

Der Vergleich mit England ist aber darum nicht etwa tröstlicher für die Zollvereinsfinanzen, denn in England sind gegen 10 Millionen Lstr. = 66⅔ Mill. thlr. Zölle abgeschafft worden, während doch die Verminderung der Einnahme im Vergleich zum Jahre 1845, dem der grössten Zolleinnahme, nur ca. 1½ Mill. Lstr. = ca. 10 Mill. thlr. beträgt; dagegen sind im Zollverein seit 1840 ca. 3 Mill. thlr. neue Zölle aufgelegt oder Erhöhungen von alten verfügt worden, während selbst mit Einrechnung der durch den Einigungvertrag mit dem Steuerverein seit 1854 bedungenen einzelnen Zollherabsetzungen, sämmtliche nachgelassene Zölle jene Erhöhungen kaum ausgleichen.

Zollantheil der Länder des Steuervereins. Der vormalige Steuerverein, d. h. Hannover, Oldenburg, Lippe-Schaumburg und die eingeschlossenen preussischen und braunschweigischen Landestheile hatten in den Jahren 1851/53 folgende Zolleinnahme

	Bevölkerung Seelen	Eingangs-abgabe	Ausgangs-abgabe	Durchgangs-abgabe	Total Brutto	Total Netto
1851/52	1998613	2239752	131902	34103	2405757	ca. 7½ pCt.
1852/53	2062597	2891814	130535	34919	3057268	weniger
2. Sem. 53	2067005	1162316	84904	28054	1275274	als Brutto.

Da das letztere Semester der zur Vorbereitung der Zolleinigung eingetretenen Zollerhöhungen zu einem Vergleich der Wirkung verschiedener Tarife ungeeignet ist, so muss der Durchschnitt von 1851/53 1 thlr. 10² sgr. per Kopf als Maassstab betrachtet werden, gegen welchen die für Zölle und Rübenzucker im Zollverein vereinnahmten 24³ sgr. per Kopf weit zurückbleiben.

Jedoch stellt sich der Antheil Hannovers und Oldenburgs, da dessen Bevölkerung zu 1¾ für 1 Kopf gerechnet wird, bei den zur Vertheilung gelangten Einnahmen des Zollvereines im Jahre 1854:

	Bevölkerung Seelen	Eingangs-zoll	Ausgangs- u. Durchgangszoll	Rübensteuer	Total
Hannover	1840932	2060653	31869	360346	2452868
Oldenburg	229106	256451	3966	54846	315262
Zusammen	2070038	2317104	35835	415192	2768131

also 1 thlr. 11 sgr. per Kopf, während das Netto-Erträgniss des Steuervereines 1851/53 (mit 7½ pCt. Abzug vom Bruttoertrag) sich auf 1 thlr. 7⁴ sgr. berechnete.

Diejenigen indirecten Steuern, zu deren Erhebung einige Zollvereinsstaaten einen besondern Verband bilden, gaben im Jahre 1854 folgende Erträgnisse:

I. Branntweinsteuer.

Im preussisch-sächsisch-thüringischen Verein ist erhoben:

	thlr.	sgr.	pf.	
1. In Preussen	5598658	2	11	
2. Sachsen	307847	17	8	
3. Thüringen	52147	13	1	
Zusammen:	5958653	3	8	
Uebergangsabgabe	4625	19	11	
Zusammen:	5963278	23	7	
Defecte aus der Registerrevision	933	16	—	1853
Im Ganzen:	5964211	9	7	5825921 thlr.
Mehr 1854:				138190 „
Vergütungen aus der Register-Revision und zurückgezahlte irrthümlich erhobene Gefälle machten aus	8093	27	8	
Die Bonification für exportirten Branntwein betrug	457416	7	—	
	465510	4	—	
Bleibt Netto 1854:	5498701			5270152 „
Mehr 1854:				128549 „

Der Export aber stellt sich gegen 1853 um ca. 100000 thlr. Bonification niedriger. — Von der Nettosumme = 5498701 erhält Preussen 4781312, Sachsen 439386, Thüringen 278003 thlr.

II. Uebergangsabgabe von Wein und Most, Tabacksblättern und Tabacksfabrikaten:

	Wein und Most thlr.	sgr.	Taback thlr.	sgr.
Preussen	112778	24	43097	22
Luxemburg	34	2	1645	23
Sachsen	30169	1	14703	13
Hannover	8189	1	1590	23
Kurhessen	35612	1	10878	4
Thüringen	23101	17	5317	22
Braunschweig	513	22	228	11
Oldenburg	1121	11	37	26
23469771 Seelen =	211569	21	77499	26

	thlr.	sgr.	
Zusammen (nach Abzug von Vergütungen)	288463	19	
wovon Hannover und Oldenburg (2070088 Seelen)	44525	—	1853
bleiben für die übrigen Vereinsstaaten	243939	—	275468 thlr.
1854 weniger			51329 „

Der Bruttoertrag der Wein- und Mostübergangs-Steuer betrug

	1834	35	36	37	38	39	40	41
thlr.	167454	199893	190062	149515	154393	157433	221798	200849
	1842	43	44	45	46	47	48	49
„	183751	221797	200849	183751	163662	222902	122193	48874
			1850	51	52			
		thlr.						

III. Uebergangsabgabe von Bier:

Preussen	6810	thlr.	23	sgr.
Luxemburg	299	„	12	„
Sachsen	31332	„	25	„
Thüringen	2674	„	17	„
Braunschweig	95	„	16	„
Zusammen	41217	thlr.	28	sgr.

Nach Abzug von Vergütungen Netto 41191 thlr.

Die Branntweinsteuer ist wie im Jahrbuch III. pag. 37 bemerkt, seit 1. August 1854 um 25 pCt. erhöht worden und es bietet daher der Vergleich mit den Vorjahren bereits Gelegenheit die Wirkung dieser Erhöhung zu beobachten. Es war

Jahr.	Betrag der Einnahme. (einschliesslich der Bonification für ausgeführten etc. Branntwein.)			
	a. in Preussen. (einschliesslich der bei Preussen einrechnenden Länder.) thlr.	b. in Sachsen. thlr.	c. in Thüringen. thlr.	d. Zusammen. thlr.
1839	6924118	314133	162746	7400997
1840	6577376	318239	155861	7051476
1841	7047708	346473	176763	7570944
1842	6626172	305867	152360	7084399
1843	5922352	223000	92130	6237482
1844	6468604	294972	100129	6863705
1845	5881513	333416	119421	6334350
1846	5380435	273129	91225	5744789
1847	4543341	248248	73190	4864788
1848	5773492	330501	95634	6199627
1849	5969684	378414	102746	6450844
1850	5871333	350373	90443	6312149
1851	5557676	269999	67042	5894717
1852	5001252	258222	56190	5315664
1853				5825921 *)
1854	5598658	307847	52147	5964211 *)

Jahr.	Bonification für ausgeführten etc. Branntwein. thlr.	Netto-Einnahme. thlr.	Bevölkerung. Köpfe.	Ertrag auf den Kopf von der Netto-Einnahme. sgr.	pf.
1839	376442	7024555	16878187	12	5^{8}
1840	205666	6845810	16878187	12	2^{0}
1841	541657	7029287	17791388	11	10^{2}
1842	519669	6564730	17937139	10	11^{6}
1843	104354	6133128	17937573	10	3^{1}
1844	369937	6493768	18526338	10	6^{2}
1845	443228	5891122	18527137	9	6^{5}
1846	542463	5202326	18528255	8	5^{1}
1847	295336	4569452	19293510	7	1^{3}
1848	304684	5894943	19293510	9	2^{0}
1849	551641	5899203	19293991	9	2^{1}
1850	400589	5911560	19583672	9	0^{7}
1851	362644	5532073	19583672	8	5^{7}
1852	310906	5004758	19609496	7	7^{9}
1853	557769	5270152	19609496	8	0^{7}
1854	465510	5498701	19609496	8	4^{9}

Es hat daher der Branntwein-Steuerertrag im Jahre 1854 gegen 1853 um 228549 thlr. zugenommen, während für 5 Monate Steuererhöhung

*) Einschliesslich Uebergangsabgabe und Defecte.

à 25 pCt. p. Anno, der Mehrertrag 548975 thlr. hätte sein müssen, wenn die Voraussetzung richtig wäre, dass der Ertrag der Steuern im gleichen Maasse zunehme, wie die Steuersätze erhöht werden.

Handel. Die Handelsbewegung nach Zollgebieten darzustellen, hat nur ein Interesse, weil hierdurch nachgewiesen wird, welche Waaren das Hinderniss der Zolllinien überstiegen haben, oder weil die Güterbewegung eben nur an den Zolllinien controlirt wird. Wirthschaftlich sind die Zolllinien weiter nichts als ein Aergerniss und Nachtheil, und so willkürlich wie sie gezogen sind, könnten andere beliebige Linien zur Beobachtung des Austausches gezogen werden; es kann an solchen, mitten durch Zollgebiete geführt, der Verkehr ein grösserer sein als an den Grenzlinien, deren Verkehr nach aussen nicht einmal im Verhältniss zu ihrer Ausdehnung steigt, sondern im Gegentheil abnehmen muss, je mehr durch diese Ausdehnung die Zahl der Auslande abnimmt. Wenn von drei Zollgebieten z. B. jedes einen Waaren-Austausch mit dem Auslande von 30 Millionen hätte, jedes aber die Hälfte dieses Austausches mit den beiden anderen bewerkstelligte, so werden sie im Fall ihrer Vereinigung nicht 90 Millionen mit dem Auslande verkehren, sondern eben nur die Hälfte, d. h. 45 Millionen, weil die andere Hälfte inländischer Verkehr geworden ist. Die eigentliche Wichtigkeit des Handels, dass er die Leistungen aller Menschen mit den Leistungen aller Menschen austauscht, zwischen Nachbarn sowohl als Antipoden, wird durch die Handelsstatistik der einzelnen Zollgebiete nicht dargestellt. Wenn wir daher diese berücksichtigen, so geschieht dies nur, um theilweise die Richtung der grossen Züge einzelner Waarengattungen anzudeuten, und in Ermangelung anderer Anhaltspunkte zu diesem Zweck.

Wir beschäftigen uns zunächst mit den Nahrungsmitteln und werden dann über Fabrikate einige Notizen beifügen.

Getreide. Einen allgemeinen Blick über den Getreidehandel zu gewähren, schicken wir eine Uebersicht derselben vom Jahre 1853 voraus, wie sie sich aus der Handelsstatistik derjenigen Staaten ergiebt, welche dieselbe führen und an das statistische Central-Archiv von Otto Hübner eingesandt haben.

(Siehe nebenstehende Uebersicht.)

Im Zollverein ist Preussen derjenige Staat, welcher verhältnissmässig am meisten Getreide producirt und ausführt. Ausserdem treiben Baiern und Würtemberg einen namhaften Getreidehandel nach Tirol und der Schweiz, müssen aber das, was sie im Süden abgehen, durch Bezüge aus dem Norden ersetzen, welche je nach der Gunst oder Ungunst der Ernte nahe oder bis zu den Kornkammern jener Vereinsstaaten vordringen, ja dieselben zuweilen durchschneiden und sich unmittelbar in die Schweiz ergiessen.

Bei der Wichtigkeit Preussens als Getreidequelle für Deutschland sowohl, als für das Ausland, wäre eine sorgfältige Ernte-Statistik, wie z. B. Nordamerika sich derselben erfreut, obwohl der dortigen Verwaltung keine numerisch gleich grosse Beamtenzahl zu Gebote steht, besonders wünschenswerth. Wie aber schon in dem Jahrbuch III. S. 33 erwähnt, leidet die preussische Ernte-Statistik an einer Unvollkommenheit, welche sie gänzlich unbrauchbar macht, und alle Vorstellungen dagegen haben bis jetzt keine Verbesserung herbeigeführt, die ausgenommen, dass in dem Bericht für 1854 auch die Ausdehnung der innerhalb jeder Provinz mit den verschiedenen Fruchtarten bepflanzten Fläche bei Berechnung der Ernte-Ergebnisse berücksichtigt ist.

Der von dem Landes-Oeconomie-Collegium zu Berlin veröffentlichte Bericht pro 1854 lautet wie folgt:

„Was den allgemeinen Ausfall der diesjährigen Ernte betrifft, so kann dieselbe im Ganzen als eine günstige, in einzelnen Landestheilen und Fruchtarten als eine über alle Erwartung glückliche angesehen werden. In den Körnerfrüchten reihet sie sich in der absoluten Quantität unmittelbar

1853.

Getreide-Einfuhr.

In	Weizen. Ctr.	Rogg. Ctr.	Gerste. Ctr.	Hafer. Ctr.	Mais. Ctr.	Andres. Ctr.	Mehl. Ctr.	Total. Ctr.
Grossbritannien	22119435	306108	2884238	2571023	2064114	137076	5890154	31260025
Frankreich	9749421	187958	124227	57838	182844	—	1058660	11360943
Belgien	2401094	862704	693504	125992	41024	122078	31208	4277604
Holland	846894	1765864	830432	23230	—	390534	24950	3881904
Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	—	10531
Lübeck	—	—	—	—	—	—	—	251375
Hamburg	1450806	415996	201719	112439	6261	294272	62542	2544035
Bremen	179250	463274	45125	73841	450	22252	59030	848195
Dänemark (Herzogthümer)	—	—	619586		—	—	2077	622663
Norwegen	85252	1095045	1275606	29293	33	24584	207806	2720619
Schweden	17092	265097	27502	1326	—	280	71311	381608
Oesterreich	—	—	—	—	—	—	—	?
Schweiz	—	—	2527376		—	—	413560	2940936
Sardinien	—	—	—	—	—	—	—	?
Kirchenstaat	1485466	—	—	—	515845	—	?	2001311
Sicilien	—	—	—	—	—	—	—	?
Algier	—	—	—	—	—	—	—	227380
Griechenland	—	—	—	—	—	—	—	?
Donaufürstenthümer	—	—	—	—	—	—	—	?
Spanien	—	—	—	—	—	—	—	?
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	?
Russland	—	—	27978		—	—	96	28074
Vereinigte Staaten	843278	3467	52541	336026	—	—	693876	1926188
Canada	10914	4056		13707	270081	434	5331	304543
Zollverein	661429	1831657	217088	200989	—	69931	28949	3010043
							Total	67697977

Getreide-Ausfuhr.

In	Weizen. Ctr.	Rogg. Ctr.	Gerste. Ctr.	Hafer. Ctr.	Mais. Ctr.	Andres. Ctr.	Mehl. Ctr.	Total. Ctr.
Grossbritannien	572296	—	—	—	—	576492	323034	1471522
Frankreich	1077640	499265	413593	80860	1127712	139236	2260825	5599132
Belgien	544990	489112	19746	11428	68614	38004	40820	1212714
Holland	989164	505226	287851	322167	—	279042	13817	2397267
Mecklenburg	1102963	100104	27870	7723	—	34311	—	2272971
Lübeck	—	—	—	—	—	—	—	?
Hamburg	1061977	193056	188820	38381	6501	249424	7441	1758182
Bremen	188358	402692	220950	65621	440	43571	27035	727717
Dänemark (Herzogthümer)	1946430	509200	3243521	972247	—	285783	112152	7069333
Norwegen	—	—	—	—	—	—	1104	1104
Schweden	15957	36826	73879	298802	—	987	310	426661
Oesterreich	—	—	—	—	—	—	—	?
Schweiz	—	—	—	23006		—	24055	47061
Sardinien	—	—	—	—	—	—	—	?
Kirchenstaat	307233	—	—	—	365814	—	?	673047
Sicilien	—	—	—	—	—	—	—	?
Algier	—	—	—	—	—	—	—	39698
Griechenland	—	—	—	—	—	—	—	68564
Donaufürstenthümer	2445325	303798	10004	—	1742098	—	—	4501255
Spanien	—	—	—	—	—	—	—	?
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	?
Russland	21833575	4206451	983726	1074284	1816520	72022	353975	30340553
Vereinigte Staaten	3156397	—	1246	14450	1478691	82912	6154329	10888025
Canada	1733487	21676		431890	540	121855	1422160	3731638
Zollverein	7761572	671686	420828	462253	—	117547	160319	7594205
							Total	80820647

Das Mehl ist hier durch 25 pCt. Zuschlag in Getreide berechnet, Brod, welches niemals ein bedeutender Handels-Artikel, ganz ausser Rechnung gelassen. Von den Ländern, deren Getreidehandel uns nur dem Werthe nach bekannt ist, wurde nach diesem das Gewicht geschätzt.

Abgesehen von den Lücken, welche theils der gänzliche Mangel, theils die Unvollständigkeit der Handelsstatistik einzelner Länder veranlasst, darf nicht übersehen werden, dass das Jahr 1853 für West- und Süd-Europa ein Jahr der Miss-Ernte war, in welchem der Getreidehandel grössere Dimensionen als gewöhnlich annahm. Auch muss bemerkt werden, dass die Mehreinfuhr nicht genau dem Verbrauch von fremden Brodfrüchten entspricht, da ein Theil in den Entrepots niedergelegt zu werden pflegt. Aus dem Vergleich der Einfuhren und Ausfuhren ergiebt sich, dass in obigen Ländern 1853 an Getreide 12952670 Ctr. mehr aus- als eingeführt wurden, und da im Durchschnitt aller Altersklassen der Brodverbrauch auf 1 Pfd. per Kopf und Tag berechnet werden muss, so sind 6770 Mill. Tagrationen ein- und 8082 Millionen ausgeführt worden. Es wurde mehr aus- als eingeführt von Mecklenburg 2262440 Ctr., Dänemark 6446670 Ctr., Donaufürstenthümer 4501255 Ctr., Russland 30312479 Ctr., Vereinigte Staaten 8961837 Ctr., Canada 3427095 Ctr., Zollverein 4584162 Ctr.; mehr ein- als ausgeführt von: Grossbritannien 29788503 Ctr., Frankreich 5761811 Ctr., Belgien 3064890 Ctr., Holland 1489637 Ctr., Schweiz 2893875 Ctr., Kirchenstaat 1328264 Ctr. Die Mehr-Einfuhr lieferte der Bevölkerung, à 1 Pfd. täglich, Nahrung in Grossbritannien für 108 Tage, in Frankreich für 17 Tage, in Belgien für 68 Tage, in Holland für 49 Tage, in der Schweiz für 121 Tage, im Kirchenstaat für 44 Tage.

dem so günstigen Jahre 1848 an und übertrifft noch den Ertrag des ebenfalls günstigen Jahres 1847; im Stroh kann sich kein früheres Jahr mit ihr vergleichen.

Im Weizen haben mit Ausnahme von Posen und Schlesien, im Roggen mit Ausnahme des Rheinlandes, in der Gerste und ganz besonders im Hafer ohne Ausnahme alle Provinzen eine gute Ernte gemacht. In den Erbsen sind Posen, Brandenburg, Pommern und Preussen mit einem reichlichen Ertrage gesegnet; nur in den Kartoffeln sind bis auf Pommern und Preussen alle übrigen Provinzen hinter der Durchschnitts-Ernte der vorangegangenen acht Jahre beträchtlich zurückgeblieben. Von allen Provinzen aber dürfte Pommern in diesem Jahre die günstigsten Resultate aufzuweisen haben. Jedenfalls können wir kein Bedenken tragen auszusprechen, dass für den Bedarf an Brodfrüchten, nach dem Massstabe, wie solcher bisher sich herausgestellt hat, hinreichend gesorgt zu sein scheint.

Hiernach würden wir, wenn wir im vergangenen Herbste Anlass gehabt hätten, unsere Meinung über die zu erwartenden Preise der Getreidearten auszusprechen, höchst wahrscheinlich uns der Ansicht zugewendet haben, dass dieselben in ihrer damaligen Höhe, die wir dem mangelnden Vorrathe von der letzten Ernte und der noch nicht genügenden Zufuhr des Marktes zugeschrieben haben, sich nicht würden behaupten können, sondern zum December und namentlich gegen Weihnachten einen merklichen Abschlag erfahren müssten. Nichtsdestoweniger haben sich die hohen Preise der Brodfrüchte erhalten, und da das Verhältniss unseres Vorrathes zu dem inländischen Bedarf unmöglich die Ursache dieser dauernden Höhe des Preises sein kann, so wird der Grund davon vielmehr zwar einestheils immer in der unzulänglichen Kartoffelernte, zumeist aber in der vermehrten Nachfrage des Auslandes zu suchen sein. Dass der orientalische Krieg und die verhinderte Ausfuhr aus den russischen Häfen ihren Antheil hieran haben, ist wohl nicht in Abrede zu stellen; ganz besonders aber wird nicht zu übersehen sein, wie sehr die durch die Dampffahrt zu Wasser und zu Lande so ungemein vermehrte Verbindung zwischen den europäischen Ländern und dem Getreidehandel zu Lande und zu Wasser eine erleichterte Bewegung und einen erweiterten Bereich verschafft, eben dadurch aber auch eine viel grössere Solidarität der Interessen in Beziehung auf die ersten Lebensbedürfnisse unter den einzelnen Staaten unseres Welttheiles bewirkt hat. Wir werden uns künftig nicht damit zu begnügen haben, nur den Ausfall der eigenen Ernte genau zu kennen: sondern wir werden uns auch von den Ernte-Ergebnissen der übrigen Länder wohl zu informiren haben, um zu einiger Voraussicht über den Stand des Getreidemarktes zu gelangen.

A. Ernte-Erträge in einzelnen Provinzen:

Körner.	Weizen	Roggen	Erbsen	Gerste	Hafer	Kartoffeln	Raps
Preussen	1,02	1,00	0,99	1,00	1,02	0,70	0,74
Posen	0,91	0,91	1,08	0,90	1,08	0,44	0,67
Brandenburg	0,99	1,02	1,06	1,04	1,10	0,57	0,88
Pommern	1,18	1,18	1,02	1,08	1,03	0,87	0,76
Schlesien	0,89	0,07	0,72	0,98	0,98	0,46	0,93
Sachsen	0,99	0,97	0,78	1,03	1,04	0,57	0,76
Westphalen	1,02	0,93	0,95	0,92	1,00	0,48	0,75
Rheinprovinz	0,95	0,84	0,79	0,96	1,08	0,43	0,74

Stroh.	Weizen	Roggen	Erbsen	Gerste	Hafer
Preussen	1,02	1,12	0,96	0,99	1,03
Posen	1,19	1,14	1,14	0,92	1,10
Brandenburg	1,16	1,18	1,17	1,10	1,16
Pommern	1,28	1,31	1,04	1,06	1,09
Schlesien	1,05	0,99	0,89	0,99	1,04
Sachsen	1,09	1,00	0,93	1,08	1,11
Westphalen	1,05	0,12	0,91	0,94	1,05
Rheinprovinz	1,10	1,06	0,95	1,04	1,16

B. **Durchschnitt der Ernte-Erträge des ganzen Staates ohne Rücksicht auf die Verschiedenheit der Grösse der nutzbaren Ackerfläche der einzelnen Provinzen:**

	Weizen	Roggen	Erbsen	Gerste	Hafer	Kartoffeln	Raps
Körner.	0,99	0,98	0,92	0,99	1,04	0,56	0,78

	Weizen	Roggen	Erbsen	Gerste	Hafer
Stroh.	1,12	1,11	1,00	1,01	1,09

C. **Durchschnitt der Ernte-Erträge aus sämmtlichen Provinzen unter Berücksichtigung der Verschiedenheit in der Grösse der nutzbaren Ackerflächen:**

	Weizen	Roggen	Erbsen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
Körner.	0,99	0,99	0,93	1,00	1,04	0,58

D. **Durchschnitt der Ernte-Erträge in den einzelnen Provinzen in den letzten neun Jahren:**

		Weizen	Roggen	Erbsen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
Preussen:	1846 . . .	0,80	0,66	0,83	0,66	0,61	0,84
	1847 . . .	1,07	1,20	1,11	0,89	0,90	0,32
	1848 . . .	0,91	1,19	0,79	1,13	1,09	1,21
	1849 . . .	1,30	1,25	1,14	1,26	1,10	0,54
	1850 . . .	1,02	0,90	0,75	0,85	0,79	0,95
	1851 . . .	0,94	0,74	0,96	0,85	0,85	0,87
	1852 . . .	1,05	1,00	0,74	0,61	0,56	0,88
	1853 . . .	0,90	0,87	0,62	1,03	1,00	0,37
	1854 . . .	1,02	1,00	0,99	1,00	1,02	0,70
Neunjähriger Durchschnitt .		1,00	0,98	0,88	0,92	0,88	0,63
Posen:	1846 . . .	0,64	0,61	0,66	0,52	0,56	0,48
	1847 . . .	1,11	1,18	1,12	0,75	0,66	0,60
	1848 . . .		(waren keine Berichte eingegangen)				
	1849 . . .	0,86	1,13	1,24	1,10	1,01	1,05
	1850 . . .	0,90	0,74	0,22	0,81	0,77	0,93
	1851 . . .	0,97	0,87	1,03	0,78	0,73	0,47
	1852 . . .	0,93	0,86	0,58	0,53	0,38	0,83
	1853 . . .	0,33	0,84	0,75	0,93	0,92	0,49
	1854 . . .	0,91	0,94	1,08	0,90	1,08	0,14
Achtjähriger Durchschnitt .		0,89	0,90	0,83	0,79	0,76	0,66
Brandenburg:	1846 . . .	0,72	0,81	0,68	0,73	0,73	0,63
	1847 . . .	1,07	1,18	0,91	0,95	0,89	0,76
	1848 . . .	0,92	1,02	1,05	0,98	1,09	0,97
	1849 . . .	0,98	1,05	0,89	0,92	0,96	0,81
	1850 . . .	0,93	0,81	0,54	0,94	0,97	0,94
	1851 . . .	0,89	0,75	1,21	0,89	1,00	0,55
	1852 . . .	0,97	0,90	0,86	0,87	0,71	0,68
	1853 . . .	0,94	0,92	0,73	0,86	0,93	0,68
	1854 . . .	0,99	1,02	1,06	1,04	1,10	0,57
Neunjähriger Durchschnitt .		0,93	0,92	0,88	0,91	0,98	0,73
Pommern:	1846 . . .	0,71	0,63	0,48	0,91	0,73	0,31
	1847 . . .	1,20	1,22	0,96	0,80	0,87	0,52
	1848 . . .	1,06	0,98	0,77	1,06	1,10	0,88
	1849 . . .	0,93	0,85	0,75	0,84	0,83	0,55
	1850 . . .	1,06	0,88	0,71	0,96	0,88	0,71
	1851 . . .	0,98	0,80	1,10	0.96	0,89	0,34
	1852 . . .	1,07	0,96	0,86	0,68	0,66	0,65
	1853 . . .	0,90	0,86	0,36	0,98	0,96	0,60
	1854 . . .	1,18	1,18	1,02	1,08	1,03	0,87
Neunjähriger Durchschnitt .		1,01	0,93	0,78	0,92	0,88	0,60

		Weizen	Roggen	Erbsen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
Schlesien:	1846 . . .	0,73	0,63	0,75	0,74	0,69	0,51
	1847 . . .	1,07	1,15	0,89	1,08	1,06	0,39
	1848 . . .	0,89	0,84	0,72	1,02	0,99	0,97
	1849 . . .	1,06	1,08	1,16	1,04	0,99	1,01
	1850 . . .	0,90	0,78	0,49	0,89	0,87	0,70
	1851 . . .	0,99	0,96	0,96	0,87	0,91	0,53
	1852 . . .	0,96	0,77	0,69	0,96	0,92	0,87
	1853 . . .	0,82	0,78	0,82	0,77	0,77	0,64
	1854 . . .	0,89	0,97	0,72	0,98	0,98	0,46
Neunjähriger Durchschnitt .		0,92	0,88	0,80	0,93	0,93	0,68
Sachsen:	1846 . . .	0,74	0,59	0,55	0,65	0,70	0,63
	1847 . . .	1,10	1,20	0,83	0,95	0,96	0,99
	1848 . . .	1,08	1,02	1,25	1,09	1,11	1,07
	1849 . . .	0,92	1,02	0,91	0,94	0,94	0,78
	1850 . . .	0,98	0,82	0,90	0,94	0,99	0,61
	1851 . . .	0,98	0,67	1,05	0,97	1,01	4,58
	1852 . . .	0,96	0,96	0,88	0,89	0,91	0,83
	1853 . . .	0,82	0,82	0,52	0,67	0,88	0,53
	1854 . . .	4,99	0,97	0,78	1,03	1,04	0,57
Neunjähriger Durchschnitt .		0,94	0,90	0,85	0,90	0,95	0,73
Westphalen:	1846 . . .	0,75	0,48	0,44	0,79	0,71	0,60
	1847 . . .	1,02	1,37	0,51	0,91	0,83	0,87
	1848 . . .	0,98	1,13	1,01	1,08	0,94	0,47
	1849 . . .	1,05	1,15	4,98	0,95	1,00	0,71
	1850 . . .	0,96	0,81	0,55	0,88	0,80	0,44
	1851 . . .	0,94	0,73	1,05	1,03	1,07	0,14
	1852 . . .	0,97	0,89	0,95	1,01	0,97	0,70
	1853 . . .	0,72	0,77	0,93	0,82	0,86	0,54
	1854 . . .	1,02	0,93	0,95	0,92	1,00	0,48
Neunjähriger Durchschnitt .		0,93	0,91	0,82	0,93	0,91	0,58
Rheinprovinz:	1846 . . .	0,88	0,48	0,67	0,82	0,79	0,72
	1847 . . .	0,99	1,23	0,39	0,86	0,79	0,90
	1848 . . .	1,07	1,08	1,03	0,95	0,91	0,62
	1849 . . .	0,97	1,03	0,89	0,93	0,95	0,85
	1850 . . .	0,88	0,83	0,51	0,74	0,77	0,62
	1851 . . .	0,88	0,72	1,06	0,84	0,96	0,46
	1852 . . .	0,98	0,77	0,89	1,01	1,07	0,58
	1853 . . .	0,85	0,83	0,88	0,94	0,95	0,71
	1854 . . .	0,95	0,84	0,79	0,96	1,08	0,43
Neunjähriger Durchschnitt .		0,94	0,89	0,79	0,89	0,92	0,66

E. Durchschnitt der Ernte-Erträge sämmtlicher Provinzen in den letzten neun Jahren.

	Weizen	Roggen	Erbsen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
1846	0,76	0,57	0,68	0,74	0,71	0,53
1847	1,07	1,22	0,80	0,94	0,87	0,67
1848 (excl. Posen)	0,99	1,04	0,95	1,04	1,03	0,88
1849	1,01	1,07	1,00	1,00	0,98	0,79
1850	0,96	0,82	0,58	0,88	0,86	0,74
1851	0,93	0,78	1,05	0,90	0,93	0,47
1852	0 99	0,89	0,81	0,82	0,77	0,75
1853	0,85	0,84	0,70	0,88	0,91	0,57
1854	0,99	0,98	0,92	0,99	1,04	0,56
Neunjähriger Durchschnitt .	0,95	0,91	0,83	0,91	0,90	0,66

Da eine volle Ernte (vergleiche Jahrbuch I. S. 171) in Preussen geschätzt wird

	auf		so war sie 1854	
Weizen . . .	19595000	Scheffel	à 99 pCt.	19399050
Roggen . . .	64108000	„	98 „	62825840
Gerste . . .	19300000	„	99 „	19107000
Hafer	75830000	„	104 „	78863000
Kartoffeln . .	280500000	„	56 „	157080000

Es galt der preussische Scheffel in Silbergroschen im Jahre 1854:

in den Provinzen	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
1) Preussen	94^{6}	68^{5}	49^{1}	33^{2}	29^{4}
2) Posen	101^{11}	78^{6}	60^{5}	41^{5}	25^{8}
3) Pommern	107^{1}	75^{3}	51^{11}	39^{3}	22^{10}
4) Schlesien	104^{7}	85^{3}	68^{9}	40^{11}	29^{8}
5) Brandenburg	107^{11}	79^{2}	57^{6}	40^{8}	24^{5}
6) Sachsen	105^{9}	85^{6}	62^{3}	40^{2}	29^{6}
7) Westphalen	118^{1}	93^{6}	67^{6}	44^{9}	39^{6}
8) Rheinprovinz	127^{8}	100^{6}	69^{4}	42^{4}	37^{9}
Im Staate überhaupt . . .	108^{6}	83^{3}	60^{10}	40^{4}	29^{10}
Die Preise waren im J. 1853	86^{1}	68	50^{10}	33^{9}	23^{3}
1852	72^{2}	61^{6}	46^{6}	30	22^{7}
1851	62^{10}	50	37^{4}	27^{2}	18
1850	58^{1}	36^{5}	28^{3}	20^{8}	14^{7}
1849	61^{4}	31^{8}	25^{11}	18	13^{9}
1848	62^{11}	38^{7}	32^{6}	22^{8}	17^{8}
1847	110^{9}	87^{1}	67	40^{2}	30
1846	86^{8}	70^{11}	50^{9}	33	21^{10}

Ein umfassender Erntebericht bezüglich Würtembergs ist von Dr. Paul Sick, Vorsteher des statistisch-topographischen Bureaus zu Stuttgart, angefertigt. Derselbe lautet:

„Es sind bebaut:

mit	Morgen	mit	Morgen
Winterweizen	22456	Gartenbohnen u. s. w.	2224
Winterroggen	112405	Hülsenfrüchten überhaupt .	94415
Wintergerste	11960	Welschkorn	7848
Dinkel und Einkorn	662678	Kartoffeln	142849
Mengfrüchten	12497	Kopfkohl	31564
Winterfrüchten	821996	Möhren	2354
Sommerweizen	14010	Winterreps u. s. w.	31331
Sommerroggen	19803	Mohn	5799
Sommergerste	270433	Flachs	23014
Hafer	414297	Hanf	21914
Sommerdinkel	2993	Hopfen	2770
Buchweizen	362	Taback	332
Hirse	471	Rauhkarden	43
Mengfrüchten	14529	Cichorie	427
Sommerfrüchten . . .	636898	Krapp	22
Erbsen	15579	Sonstigen Handelsgewächs.	146
Linsen	19736	Handelsgewächsen überh. .	85798
Wicken	36249	Futtergewächsen	272079
Ackerbohnen	20627	Wurzelgewächsen	49042

Die brachliegende Ackerfläche ist zu 482217 Morgen angegeben. Es sind sonach angebaut:

mit (Procent der ganzen Ackerfläche):

Winterweizen	0^{82}
Winterroggen	4^{12}
Wintergerste	0^{44}
Winterdinkel	24^{30}
Mengfrüchten	0^{46}
Winterfrüchten überh.	30^{14}
Sommerweizen	0^{51}
Sommerroggen	0^{73}
Sommergerste	9^{92}
Hafer	15^{19}
Sommerdinkel u. s. w.	0^{11}
Buchweizen	0^{01}
Hirse	0^{02}
Mengfrüchten	0^{53}
Sommerfrüchten überh.	27^{02}
Erbsen	0^{57}
Linsen	0^{72}
Wicken	1^{33}
Ackerbohnen	0^{76}
Gartenbohnen	0^{08}
Hülsenfrüchten überh.	3^{46}

mit (Procent der ganzen Ackerfläche):

Welschkorn	0^{29}
Kartoffeln	5^{24}
Kopfkohl	1^{16}
Möhren	0^{09}
Winterreps u. s. w.	1^{15}
Mohn	0^{21}
Flachs	0^{64}
Hanf	0^{80}
Hopfen	0^{10}
Taback	0^{01}
Rauhkarden	0^{00}
Cichorie	0^{02}
Krapp	0^{00}
Sonst. Handelsgewächsen	0^{01}
Handelsgewächse überh.	3^{14}
Futtergewächsen	9^{98}
Wurzelgewächsen	1^{80}
Zusammen	82^{32}
Hiezu der Betrag der brachliegenden Fläche	17^{68}
	100^{00}

2) Ertrag. Unter Zugrundlegung der oben angegebenen Flächen und der von den landwirthschaftlichen Bezirks-Vereinen in den einzelnen Oberämtern resp. Districten erhobenen durchschnittlichen Erträge eines Morgens wurden im Jahre 1854 erzeugt:

	Scheffel
1) An Halmfrüchten:	
Winterweizen	82126
Sommerweizen	37634 4/8
Winterroggen	321604
Sommerroggen	57891 2/8
Wintergerste	51392
Sommergerste	1178824 4/8
Dinkel	4776478
Hafer	2092042 5/8
2) an Hülsenfrüchten:	
Erbsen	47457 2/8
Linsen	52987 2/8
Wicken	124380 2/8
Ackerbohnen	66573
3) Welschkorn	27460

4) Kartoffeln	12018327	Simri
Hiervon gesund	11181423	Simri
Krank	836904	Simri
5) Kopfkohl	112954580	Stücke
6) Möhren	250596	Centner
7) Handelsgewächse:		
Reps u. s. w.	89497	Scheffel
Mohn	10609 6/8	Scheffel
Flachs	2426390	Pfd. gehechelte Waare
Hanf	3090820	Pfd. gehechelte Waare
Hopfen	2226 5/8	Centner
Taback	2311 4/8	Centner

woraus sich als durchschnittliche Erträge pro Morgen ergeben:

	Scheffel	
1) Halmfrüchte:		
Winterweizen	3 5/8	(3^{657})
Sommerweizen	2 5/8	(2^{686})
Winterroggen	2 7/8	(2^{861})
Sommerroggen	2 7/8	(2^{923})
Wintergerste	4 2/8	(4^{297})
Sommergerste	4 3/8	(4^{389})
Dinkel	7 2/8	(7^{207})
Hafer	5	(5^{649})
2) Hülsenfrüchte:		
Erbsen	3	(3^{046})
Linsen	2 5/8	(2^{684})
Wicken	3 3/8	(3^{431})
Ackerbohnen	3 2/8	(3^{227})
3) Welschkorn	3 4/8	(3^{499})

	Simri
4) Kartoffeln	84^{1}
gesund	78^{3}
krank	5^{8}

5) Kopfkohl . Stück	3578			Pfd. gehechelte Waare
6) Möhren . . Centner	106		Flachs	105
7) Handelsgewächse:	Scheffel		Hanf	141
Raps	$2^{7}/_{8}$ (2^{857})			Centner
Mohn	$1^{7}/_{8}$ (1^{829})		Hopfen	0^{80}
			Taback	6^{96}

Mit Rücksicht auf die nach der Aufnahme der einzelnen Fruchtsorten etc. eingeräumten Flächen und unter Zugrundelegung der von den landwirthschaftlichen Bezirksvereinen als Ergebnisse einer sogenannten mittleren Ernte in ihren Bezirken angenommenen Quantitäten berechnet sich für Würtemberg als Mittelertrag:

1) Halmfrüchte:	Scheffel	2) Hülsenfrüchte:	Scheffel
Winterweizen . . .	$3^{1}/_{8}$ (3^{181})	Erbsen	$2^{2}/_{8}$ (2^{221})
Sommerweizen . .	$2^{4}/_{8}$ (2^{542})	Linsen	$2^{2}/_{8}$ (2^{208})
Winterroggen . . .	$2^{7}/_{8}$ (2^{831})	Wicken	$2^{7}/_{8}$ (2^{921})
Sommerroggen . .	$2^{2}/_{8}$ (2^{243})	Ackerbohnen . . .	$3^{3}/_{8}$ (3^{317})
Wintergerste . . .	$3^{5}/_{8}$ (3^{585})	3) Welschkorn . . .	$3^{4}/_{8}$ (3^{453})
Sommergerste . . .	$3^{5}/_{8}$ (3^{617})		Simri
Dinkel	6 (5^{958})	4) Kartoffeln	155^{5}
Hafer	$4^{3}/_{8}$ (4^{367})		

Setzt man die als Erträge eines mittleren Jahres bestimmten Quantitäten = 100, so berechnen sich die Ergebnisse der Ernte des Jahres 1854:

beim Winterweizen auf . .	114^{9}	beim Hafer auf . . .	115^{6}
„ Sommerweizen „ . .	105^{6}	bei den Erbsen „ . . .	137^{1}
„ Winterroggen „ . .	101^{0}	„ „ Linsen „ . . .	121^{5}
„ Sommerroggen „ . .	130^{2}	„ „ Wicken „ . . .	117^{4}
bei der Wintergerste „ . .	119^{8}	„ „ Ackerbohnen „ . . .	97^{2}
„ „ Sommergerste „ . .	120^{4}	beim Welschkorn „ . . .	101^{3}
beim Dinkel „ . .	120^{9}	bei den Kartoffeln „ . . .	54^{1}

Das „Hat" der Ernte übersteigt mithin das „Soll" bei den meisten Producten um ein Namhaftes. Während im Jahre 1853 nur bei einem zur menschlichen Nahrung dienenden Producte, dem Welschkorn, ein den Mittel-Ertrag übersteigender Ertrag gewonnen worden war, zeigt die vorstehende Uebersicht über das Verhältniss des Mittel-Ertrages zu dem Ertrage im Jahre 1854 das erfreuliche Ergebniss, dass in diesem Jahre im Durchschnitt des ganzen Landes nur die Ackerbohnen und die Kartoffeln weniger ertragen haben, als sie bei mittleren Ernten liefern sollen. Beim Weizen hat insbesondere die Ernte des wichtigeren Winterweizens den Mittel-Ertrag um 14^{9} pCt. überstiegen. Der Sommerroggen blieb zwar im Schwarzwaldkreis unter dem Mittel, sein Ertrag übertrifft aber nichtsdestoweniger im Durchschnitt des ganzen Landes eine mittlere Ernte um 30^{2} pCt. Die Gerste hat im Winter- und Sommerfeld 19—20 pCt. über Mittel ertragen. Auch der Dinkel hat im Durchschnitt des ganzen Landes 20^{9} pCt. über den Mittel-Ertrag eingebracht; im Jaxtkreise übersteigt die Ernte des Jahres 1854 die mittlere sogar um 33^{6} pCt., dagegen beträgt der Ueberschuss im Donaukreise nur 18^{1}, im Neckarkreise 18^{7} und im Schwarzwaldkreise nur 17^{5} pCt. Beim Hafer steht der heurige Ertrag im grossen Durchschnitt 15^{6} pCt. über Mittel; die Ernte war am unergiebigsten im Neckarkreise, wo nur 3^{6} pCt. mehr als in einem mittleren Jahre eingeheimst wurden; am ergiebigsten im Jaxtkreise, wo der Ueberschuss 22^{1} pCt. beträgt. Die Ernte des Welschkorns kann als eine mittlere bezeichnet werden, obschon sein Ertrag im Jaxtkreise 33^{9} und im Schwarzwaldkreise 16^{7} pCt. unter dem Mittel blieb, da derselbe im Neckarkreise, wo diese Pflanze hauptsächlich gebaut wird, 3^{9} pCt. über dem Mittel steht. Bei den Hülsenfrüchten sind die Ergebnisse im Allgemeinen sehr günstig, und nur die Ackerbohne hat im Ertrage, mit Ausnahme des Schwarzwaldkrei-

ses, in sämmtlichen Kreisen etwas zurückgeschlagen, so dass im Durchschnitt für das ganze Land 2^{8} pCt. weniger als ein Mittel-Ertrag erzielt wurden. Der Ertrag der Kartoffel, der im vorigen Jahre 56 pCt. unter dem mittleren geblieben war, steht im Jahre 1854 45^{9} pCt. hinter diesem zurück, da sich das Verhältniss für das ganze Land = 100 : 54^{1} berechnet. Den grössten Ausfall hatte der Schwarzwaldkreis = 100 : 42^{5}, wonach hier (100 — 42^{5}) 57^{5} pCt. fehlen. Im Neckarkreise verhält sich der Mittel-Ertrag zu dem Ertrage von 1854 = 100 : 59^{8}, im Jaxtkreise = 100 : 70^{4}, im Donaukreise = 100 : 47^{9}. Die Kartoffelernte war mithin im Jaxtkreise verhältnissmässig am reichlichsten. Von dem geernteten Ertrage der Kartoffeln waren im Durchschnitt des ganzen Landes 93^{03} pCt. gesund und 6^{97} pCt. krank. Auch die Ergebnisse der Ernte der übrigen Ackergewächse, von welchen keine Angaben über die Erträge in einem sogenannten mittleren Jahre vorliegen, sind, verglichen mit denen des Jahres 1853, sehr befriedigend; nur Hopfen und Taback zeigen bedeutende Mindererträge gegen das vorige Jahr. Die Mittelernte = 100 gesetzt, stellten sich die Ergebnisse *):

		1852	1853	1854
Winterweizen	auf	125^{3}	82^{8}	114^{9}
Sommerweizen	„	109^{8}	78^{0}	105^{6}
Winterroggen	„	86^{6}	78^{0}	101^{0}
Sommerroggen	„	124^{1}	88^{4}	130^{2}
Wintergerste	„	121^{1}	86^{4}	119^{8}
Sommergerste	„	119^{2}	73^{6}	120^{4}
Dinkel	„	104^{3}	84^{2}	120^{9}
Hafer	„	95^{7}	84^{5}	115^{6}
Erbsen	„	107^{6}	78^{2}	137^{1}
Linsen	„	97^{8}	86^{2}	121^{5}
Wicken	„	87^{1}	83^{7}	117^{4}
Ackerbohnen	„	105^{9}	91^{0}	97^{8}
Welschkorn	„	117^{9}	109^{5}	101^{3}
Kartoffeln	„	50^{7}	44^{0}	54^{1}

3) Beschaffenheit. Wie in Beziehung auf Menge, so sind die Ergebnisse der Ernte des Jahres 1854 auch in Beziehung auf die Beschaffenheit der Erzeugnisse sehr befriedigend. Die Qualität des Dinkels steht im Durchschnitt des ganzen Landes ziemlich nahe an sehr gut (2^{26}) **), sein Gewicht (156 Pfd. pr. Scheffel) kommt dem von 1848 gleich und war seit 1847 nur ein einziges Mal höher (1849 — 159 Pfd.). Eben so günstig ist im Sommerfeld die Gerstenernte ausgefallen, der Hafer steht sogar etwas über sehr gut (1^{95}); überhaupt steht von den Körnerfrüchten nur das Welschkorn unter 3 (gut). Die Qualität der Kartoffel ist mittelmässig bis gut (3^{50}). Nach den Angaben der landwirthschaftlichen Bezirks-Vereine berechnen sich durchschnittlich

	1852		1853		1854	
	Qualität	Gewicht pr. Scheffel Pfd.	Qualität	Gewicht pr. Scheffel Pfd.	Qualität	Gewicht pr. Scheffel Pfd.
1) Halmfrüchte						
Winterweizen . .	3^{30}	270	2^{78}	275	2^{43}	274
Sommerweizen .	3^{30}	255	3^{10}	257	2^{95}	259
Winterroggen . .	3^{42}	251	3^{00}	250	3^{00}	253
Sommerroggen .	3^{19}	242	3^{25}	234	2^{71}	240
Wintergerste . .	2^{80}	224	3^{19}	220	2^{74}	220
Sommergerste .	2^{65}	237	3^{23}	232	2^{29}	239
Dinkel	3^{26}	148	2^{49}	154	2^{26}	156
Hafer	3^{57}	161	2^{81}	170	1^{95}	179

*) Näheres über die Ergebnisse der Ernten der Jahre 1852 und 1853 findet sich in dem 2. Heft der Würtemb. Jahrbücher von 1852, S. 47 und in dem demnächst erscheinenden 1. Heft von 1853.

**) Bei der Bezeichnung der Qualität der Erzeugnisse durch Zahlen bedeutet: 1 ausgezeichnet, 2 sehr gut, 3 gut, 4 mittelmässig, 5 gering. Die zwischenliegenden Decimalzahlen zeigen die grössere oder geringere Annäherung an die nächstfolgende Klasse an; z. B. 3^{75} gut mit Annäherung an mittelmässig; 2^{50} gut bis sehr gut; 2^{25} gut mit Annäherung an sehr gut.

	1852 Qualität	1852 Gewicht pr. Scheffel Pfd.	1853 Qualität	1853 Gewicht pr. Scheffel Pfd.	1854 Qualität	1854 Gewicht pr. Scheffel Pfd.
2) Hülsenfrüchte						
Erbsen	3^{57}	293	3^{47}	294	2^{38}	305
Linsen	3^{48}	285	3^{89}	287	2^{68}	300
Wicken	3^{74}	278	3^{44}	277	2^{59}	292
Ackerbohnen . .	3^{42}	293	3^{02}	294	2^{63}	305
3) Welschkorn	2^{71}	255	3^{15}	252	3^{47}	265
4) Kartoffeln*) .	3^{78}	38	3^{05}	38	3^{50}	38

	1852 Qualität	1853 Qualität	1854 Qualität
5) Kopfkohl . . .	2^{52}	4^{44}	3^{15}
6) Möhren	2^{49}	3^{18}	3^{45}
7) Handelsgewächse.			
Reps	3^{47}	3^{60}	2^{82}
Mohn	3^{68}	3^{34}	3^{25}
Flachs	3^{31}	3^{63}	2^{86}
Hanf	3^{01}	4^{08}	2^{75}
Hopfen	3^{13}	3^{02}	3^{60}
Taback	2^{35}	3^{17}	3^{63}

Die durchschnittliche Ausbeute an Kernen von 1 Scheffel Dinkel beträgt im Jahre 1854:

im Neckarkreis . . . . $3\frac{2}{8}$ Simri
„ Schwarzwaldkreis . . . . $3\frac{2}{8}$ „
„ Jaxtkreis . . . . $3\frac{2}{8}$ „
„ Donaukreis . . . . $3\frac{1}{8}$ „
„ Durchschnitt des ganzen Landes $3\frac{2}{8}$ „

Das durchschnittliche Gewicht von 1 Simri Kernen berechnet sich im Jahre 1854:

im Neckarkreis auf . . . . $34\frac{4}{8}$ Pfd.
„ Schwarzwaldkreis . . . . $33\frac{6}{8}$ „
„ Jaxtkreis auf . . . . $34\frac{4}{8}$ „
„ Donaukreis auf . . . . $34\frac{7}{8}$ „
„ Durchschnitt des ganzen Landes auf $34\frac{3}{8}$ „

4) Verhältniss der Ergebnisse der Ernte zur Bevölkerung. Unter Einrechnung der Erzeugnisse an Mengfrüchten u. s. w. wurden im Jahr 1854 producirt:

	Scheffel Frucht nach Rauhem
	11162305
Zieht man hiervon ab:	
1) den Saatbedarf für 1661157 dem Bau mehlhaltiger Körnerfrüchte eingeräumte Morgen, à 1 Scheffel pr. Morgen mit	1661157
2) als Bedarf zur Fütterung und Mastung der Thiere das ganze Hafererzeugniss, soweit es nicht schon unter dem zur Aussaat erforderlichen Quantum begriffen ist, mit	1667745
3) das Bedürfniss der Bierbrauereien an Gerste (2500000 Simri) mit	625000
Zusammen mit	3963902
so bleiben für die Brod- u. s. w. Consumtion übrig .	7198403

wonach bei einer Bevölkerung von etwa 1750000 Köpfen für das Jahr 1854 bis 1855 auf einen Einwohner 4^{11} Scheffel Frucht nach Rauhem kommen. Nimmt man an, dass aus 1 Scheffel Frucht nach Rauhem 1 Ctr. Mehl gewonnen wird, so entfallen für diesen Zeitraum auf einen Einwoh-

*) Gewicht pr. Simri.

ner 411 Pfd. und pr. Tag 1^{126} Pfd. Mehl. Im Jahre 1852 bis 53 ergab die Berechnung 0^{945} Pfd., im Jahr 1853 bis 54 0^{666} Pfd. Die bei gleicher Berechnungsweise auf einen Einwohner entfallenden Quantitäten betrugen

	Scheffel nach Rauhem		Scheffel nach Rauhem
im Jahr 1847—48	2^{60}	im Jahr 1851—52	2^{03}
„ „ 1848—49	2^{80}	„ „ 1852—53	3^{45}
„ „ 1849—50	2^{75}	„ „ 1853—54	2^{43}
„ „ 1850—51	2^{50}	„ „ 1854—55	4^{11}

Das Ergebniss des laufenden Jahres übersteigt sonach das des Vorjahres um 69 pCt. Der Ertrag an brauchbaren Kartoffeln ist oben angegeben zu . . . . 11181423 Sri.
zieht man hiervon den Saatbedarf für 142849 dem Kartoffelbau eingeräumte Morgen, à 20 Simri pr. Morgen, ab mit . 2856980 „
so bleiben pro 1854—55 . . . . 8324443 Sri.
oder für einen Einwohner 4^{75} Simri verfügbar.

In früheren Jahren entfielen auf einen Einwohner:

1847—48	5 Sri.	1851—52	0^{32} Sri.
1848—49	7 „	1852—53	3^{38} „
1849—50	8^{5} „	1853—54	3^{27} „
1850—51	2^{25} „		

5) Obstertrag. Die Frühlingsfröste, welche auch dem Weinstock verderblich waren, haben den in Aussicht gestandenen reichlichen Ertrag der Obstbäume in einer Weise zerstört, dass nach den übereinstimmenden Berichten der landwirthschaftlichen Vereine die Menge des gewonnenen Obstes als Nahrungsmittel nicht in Betracht kommt.“ —

Ueber Sachsen liegt zwar keine Erntestatistik, aber eine werthvolle Untersuchung des Dr. Engel, Vorstand des königl. statistischen Bureaus zu Dresden, über die Preise und ihre Schwankungen vor. Dieser werthvollen Abhandlung, welche in der trefflichen Zeitschrift des statistischen Bureaus des königl. Ministeriums des Innern (Verlag von Heinrich Hübner in Leipzig) veröffentlicht ist, entlehnen wir die Angabe, dass die aus den höchsten und niedrigsten Marktpreisen gezogenen Durchschnittspreise sich stellten per Dresdener Scheffel im Jahre 1854:

	Weizen.			Roggen.			Gerste.			Hafer.			Kartoffeln.		
	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.
Januar	4	19	3	3	10	8	2	16	4	1	18	4	1	6	1
Februar	4	17	4	3	8	4	2	16	6	1	17	3	1	6	3
März	4	16	3	3	7	9	2	16	5	1	17	8	1	7	1
April	4	18	1	3	9	—	2	19	—	1	19	6	1	7	3
Mai	4	21	4	3	12	5	2	21	—	1	21	6	1	7	1
Juni	4	25	2	3	17	—	2	22	—	1	23	5	1	6	2
Juli	4	27	4	3	14	3	2	21	8	1	25	—	1	10	3
August	4	22	7	3	11	1	2	17	—	1	22	7	1	13	1
September	4	22	5	3	11	6	2	15	6	1	17	9	1	7	6
October	4	25	8	3	14	8	2	18	6	1	17	—	1	5	9
November	4	28	3	3	16	5	2	20	9	1	18	6	1	6	2
December	4	24	8	3	13	6	2	19	6	1	18	3	1	6	6
Jahres-Durchschn.	4	22	5	3	12	4	2	18	8	1	19	7	1	7	4

In wie weit die Veränderungen der deutschen Getreidepreise mit denjenigen ausländischer Märkte Hand in Hand gehen, mögen folgende Uebersichten beweisen:

	Getreide-Preise per preuss. Scheffel in Silbergroschen.											
	Gross-brit.*)	Dänemark.		Belgien. Durchschnitt.		Odessa.	Frankreich.	Preussen.		Königreich Sachsen.		Jena.
	Weiz.	Rogg.	Weiz.	Weiz.	Rogg.		Weiz.	Weiz.	Rogg.	Weiz.	Rogg.	Rog.**
1830	121^{4}	—	—	89^{1}	54^{6}	—	93^{6}	63^{5}	41^{8}	—	—	38^{7}
1831	126	54^{3}	78^{9}	99^{9}	66^{2}	—	98^{6}	78^{7}	55^{3}	—	—	46^{5}
1832	110^{9}	46^{8}	66^{3}	92^{2}	64	—	96^{1}	65^{2}	48^{8}	66	49	39^{16}
1833	101^{1}	42^{2}	40^{4}	75^{8}	43^{3}	—	68^{8}	46^{7}	34^{5}	52^{9}	37	31
1834	84^{4}	33^{2}	31^{7}	60^{9}	37	—	66	43^{9}	32^{3}	57^{4}	36^{7}	31^{3}
1835	74^{3}	36^{2}	38^{2}	64^{5}	39^{2}	—	66	45^{9}	34^{6}	60^{9}	39^{5}	31^{7}
1836	91^{7}	36^{2}	46^{4}	68^{5}	44^{2}	—	72	43^{7}	29^{4}	57^{5}	37^{4}	37
1837	105^{5}	38^{6}	50	73^{1}	48^{4}	—	80	47^{7}	32^{9}	61^{6}	41^{5}	45^{8}
1838	122	46^{3}	68	93^{1}	42^{1}	—	81	63^{4}	45^{3}	69^{6}	56^{5}	65^{6}
1839	133^{4}	42^{8}	77	104^{9}	59^{5}	—	100	75^{3}	46^{1}	79^{6}	60^{7}	55^{8}
1840	125^{4}	40	70^{4}	97^{7}	59^{8}	—	96	70^{3}	43^{7}	73^{3}	50^{5}	36
1841	121^{5}	50^{9}	63^{4}	87^{9}	50^{6}	—	80	65^{8}	40^{7}	65	38^{8}	33^{3}
1842	108^{2}	48^{9}	51^{2}	97^{5}	57^{6}	45^{5}	81	73^{1}	45^{4}	76^{2}	45^{1}	59^{4}
1843	94^{7}	33^{2}	47	85^{4}	60^{7}	38^{2}	90	62^{4}	50^{4}	74^{8}	57^{7}	57
1844	97	31^{3}	37^{6}	78	46^{4}	34^{6}	81	57^{4}	40^{5}	66^{1}	46^{2}	40^{10}
1845	96	48^{3}	69^{5}	88^{9}	60^{6}	43^{3}	81	65^{1}	51	70^{1}	50^{8}	60
1846	103^{8}	57^{5}	86^{6}	106^{7}	82^{2}	50	106	86^{7}	70^{9}	94^{2}	72^{3}	94^{1}
1847	132	44^{8}	70^{9}	137	95	68^{2}	127	110^{3}	86^{2}	127^{9}	98	65^{3}
1848	95^{4}	29^{2}	50	78^{9}	47	46	74	63	38^{2}	73	42^{7}	31^{2}
1849	83^{6}	25^{8}	46^{8}	76^{5}	42^{1}	47	72	61^{6}	31^{7}	70	34^{1}	29^{5}
1850	76	35^{1}	56^{7}	71^{9}	45^{2}	46^{6}	64	58^{6}	36^{4}	66^{3}	40	41^{3}
1851	72^{9}	57^{5}	54^{1}	69^{9}	50^{8}	41^{5}	69	62^{9}	48^{9}	73^{4}	57^{7}	70^{8}
1852	77	—	—	88^{6}	61^{8}	44^{7}	72	72^{2}	61^{7}	80^{2}	72^{4}	61^{8}
1853	106	—	—	110^{5}	—	—	94	86^{1}	68	90	73^{5}	85^{4}
1854	136^{9}	—	—	137	—	—	115	108^{4}	83^{3}	114^{3}	88^{7}	85^{4}

Niedrigster Preis von 1830 bis 1854.

Jahr	1851	—	—	1834	1834	—	1850	1836	1836	1833	1849	1849
Preis	72^{9}	—	—	60^{9}	37	—	64	43^{7}	29^{4}	52^{9}	34^{1}	29^{5}

Höchster Preis von 1830 bis 1854.

Jahr	1854	—	—	1854	1847	—	1847	1847	1847	1847	1847	1847
Preis	136^{9}	—	—	137	95	—	127	110^{3}	86^{2}	127^{9}	98	94^{1}

Der Ausfall in der Getreide- und Kartoffelernte von beinahe ganz Europa, die geringen Bestände, welche am Jahresschluss übriggeblieben, liessen schon Anfang des Jahres 1854 keinen Preisrückgang vorhersehen und man erwartete im Gegentheil eine beträchtliche Steigerung vor der Ernte, daher wurden mit Russland bedeutende Lieferungsgeschäfte in Weizen abgeschlossen. Die eintretende Blokade der russischen Häfen verhinderte jedoch deren Bezug, die deutschen Speculanten mussten das Aufgeld von 33⅓ pCt. oder, wenn sie in Russland selbst wieder verkauften, auf den Preisen bis zu 50 pCt. verlieren. Ein russisches Ausfuhrverbot für alles polnische Getreide, Weizen ausgenommen, machte die gewöhnlichen Bezüge von Roggen aus diesem Lande unmöglich und nachdem im Monat

*) Obige Preise sind etwas verschieden von denjenigen pag. 85 des vorigen Jahrbuches, weil letztere nach den Michaelis- und Lichtmesszinspreisen, die obigen von dem statistischen Büreau des Board of trade nach den amtlichen Notirungen berechnet sind.

**) Die Preise Jena's verstehen sich von den Jahren endigend mit 30. Juni des folgenden Jahres und verdanken wir dieselben Herrn Hofrath Schulze, Director des landwirthschaftlichen Instituts.

März ein augenblicklicher Preisrückgang eingetreten war, begann ein neues Steigen schon wieder im April, welches durch die von allen Seiten an die Productionsorte andringende Nachfrage sehr rasch eine bedeutende Höhe erreichte. Je nach den Witterungsverhältnissen und die sich daran knüpfenden günstigen oder ungünstigen Ernteaussichten, schwankten alsdann die Preise auf- und abwärts, stiegen auch nach der Ernte, obwohl sie in Norddeutschland sehr günstig war, fortwährend, bis sie Ende November den Culminationspunkt erreichten, von welchem sie sich gegen Jahresschluss etwas herabneigten.

Dies gilt im Allgemeinen von ganz Deutschland, wenn auch hier und da locale Einflüsse Abweichungen in den einzelnen Preisschwankungen veranlassten. Die in Nord- und im nordwestlichen Deutschland der Menge nach gute Durchschnittsernte war es nicht der Qualität nach. Posen, links der Warthe, Schlesien, ganz Süd- und Westdeutschland, hatten in Menge und Qualität schlechtere Ernten.

Russland bei Mittelernte blieb durch die Blokade versperrt, nur über Schweden kamen grössere Quantitäten von da, Nordamerika hatte bei sehr mittelmässiger Ernte wenig für Europa übrig, Oesterreich, Frankreich und Italien hatten nicht unbedeutende Erntenausfälle, nur in Spanien scheint die Ernte vorzüglich gewesen zu sein.

Die Fortdauer der hohen Getreidepreise hat 1853 und 1854 in verschiedenen Ländern theils verschiedene Maassregeln, theils Vorschläge hervorgerufen, welche dem Mangel und der Theuerung von Nahrungsmitteln abhelfen sollen.

Im Zollverein, Oesterreich, Frankreich, Belgien, Niederlande, Sardinien wurden die Eingangszölle suspendirt, in der Türkei, Aegypten, Polen, Belgien gab es zeitweilig oder für einzelne Getreidearten Ausfuhrverbote, an verschiedenen Orten wurde das Branntweinbrennen von Getreide verboten oder das Verbot doch anempfohlen, in einzelnen deutschen Staaten wurden sogar Beschränkungen des Kornhandels verfügt. Diese Maassregeln beweisen nur die Unbekanntschaft hoher Regierungen mit den wirthschaftlichen Gesetzen. Eine Suspension von Zöllen ist darum falsch, weil sie die Zölle nicht gänzlich und nicht auf immer aufhebt, also die einzige Sicherheit gegen Nahrungsmangel verhindert, welche darin besteht, dass die ganze Welt gewöhnt wird, den inländischen Markt zu beschicken, und für denselben zu produciren. Würden nirgends Eingangszölle auf Brodfrüchte bestehen, so könnten die Preise aller Orte nur durch die Verschiedenheit der Entfernung und der Fracht von einander abweichen, es würde möglicherweise der Preis in den Exportländern steigen und hierdurch eine vergrösserte Production hervorgerufen, es würden die Preise in den Importländern etwas fallen, es würden aber darum die Schwankungen der Preise bedeutend vermindert, weil dann der ganze Erdball, wie die Schöpfung gewollt, ein grosses Gebiet bildete, in welchem die Missernten einer Gegend durch die Ueberflussernten anderer Gegenden sich regelmässig ausgleichen. Das Verbot der Branntweinbrennerei, wie es selbst Ducpectiaux in seiner trefflichen Schrift, „Budgets économiques des classes ouvrières", anempfiehlt, kann nur zur Verminderung der Nahrungmittel beitragen, denn das Getreide zur Brennerei verwandt wird lediglich seines Alkohols beraubt und bleibt nach diesem Prozess ein nur um so besseres Nahrungsmittel für das Vieh, dessen Fleisch den Menschen das verfütterte Getreide ersetzt. Ohne Branntweinbrennerei ist für viele Gegenden der Getreidebau unlohnend, weil Mangel an Strassen, grosse Entfernung von Cosumtionsplätzen den Versandt des Getreides in Gestalt von Korn zu sehr vertheuert, denselben nur in Gestalt von Branntwein und Vieh möglich macht.

Die Beschränkungen des Getreidehandels beruhen auf der alten verkehrten Anschauung, welche denselben als Wucher betrachtet und ihm die Theuerungen und die Hungersnoth zuschreibt, während er gerade es ist, der durch Ankauf von Vorräthen zu billigen Preisen die Verschwen-

dung derselben verhindert, indem er durch die Ankäufe eine Preissteigerung hervorruft, welche die Menge zur Sparsamkeit nöthigt und die Ausfuhr aufhält, und der auch in den Zeiten wirklichen Mangels der Hungersnoth sowohl, als grösserer Preissteigerung vorbeugt, indem er die Waare wieder an den Markt bringt. Vielleicht dass zu einer Zeit, wo viele Orte von dem Welthandel durch Mangel an guten Wegen so zu sagen abgeschnitten waren, der Aufkäufer von Getreide, der Capitalist, der allein dazu die Mittel hatte, ein Monopol erwarb, das wie alle Monopole etwas Gehässiges, Verachtungswerthes an sich trug; heut zu Tage giebt es nur wenige Orte, zu welchen die Concurrenz sich nicht täglich Bahn zu brechen vermag, und damals wie heute ist der Aufkäufer in der That nichts anders als der Disconteur, welcher dem Gutsbesitzer den Wechsel auf den Consum abnimmt, und ihn dadurch in den Stand setzt, mit dem Erlös seiner Ernte sogleich weiter arbeiten zu können. Ohne den Kornhändler würde der Landmann stets abwarten müssen ob, wann und wie ihm die Consumenten seine Früchte abkaufen, er würde ohne Zweifel wie der Kornhändler die höchst möglichen Preise zu erreichen streben, aber das Risico laufen weniger zu lösen, er würde längere Zeit warten müssen, ehe seine Ernte zu Geld gemacht wäre und das Publicum würde den Vortheil vergrösserter und verbesserter Production entbehren, welche jetzt der Landwirth bei der schnelleren Veräusserung seiner Producte zu veranlassen vermag, und den Vortheil, welcher darin liegt, dass nicht des Grundbesitzers Capital den ganzen Prozess von der Aussaat bis zum Verbrauch des Getreides allein zu bewerkstelligen braucht, sondern auch das Capital der Getreidehändler sich dabei betheiligt. —

In München war Zufuhr von

	Weizen			Roggen			Gerste			Hafer		
	Scheffel	Durchschnittspr.		Scheffel	Durchschnittspr.		Scheffel	Durchschnittspr.		Scheffel	Durchschnittspr.	
		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.		fl.	kr.
1850—1851	207106	14	11	55159	9	10	164811	8	50	66389	4	42
1851—1852	232501	20	24	85548	16	6	164537	14	49	76903	6	21
1852—1853	262959	19	1	55709	16	5	183119	11	37	488863	6	7
1853—1854	262558	20	55	78202	23	10	159221	19	49	63700	8	47
1854—1855	194334	30	22	56400	23	19	186424	15	16	78400	8	3

Da ein bairischer Scheffel = 4^{0457} preuss. Scheffel und 7 Gulden = 4 thlr., so berechnen sich pr. preuss. Scheffel

		Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
1850—1851	sgr.	60^{2}	38^{9}	37^{5}	19^{9}
1851—1852		86^{6}	68^{3}	62^{8}	26^{9}
1852—1853		80^{7}	68^{2}	51	25^{9}
1853—1854		116^{8}	98^{8}	84	37^{3}
1854—1855		128^{8}	99	64^{7}	34^{1}

welche Preise eben so wie die der würtembergischen Statistik einen bedeutenden Ernte-Ausfall und Mangel im Jahre 1854 wie im Jahre 1853 beweisen.

Auf dem Berliner Getreidemarkt, jetzt einem der grössten Deutschlands, sowohl was den Umsatz auf dem Platze als die an demselben abgeschlossenen Geschäfte für andere Plätze anbetrifft, wurden vermessen:

Wispel	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
1850	22692	26975	3829	15504
1851	23346	34717	6173	16691
1852	23235	52925	4310	16203
1853	20267	34400	7439	12182
1854	41302	98944	16223	24406

Die ganze Anfuhr war 1854: 50371 Wispel Weizen, 120682 Wispel Roggen, 21639 Wispel Gerste, 36466 Wispel Hafer, 5637 Wispel Erbsen, 185 Wispel Linsen, 102673 Centner Weizen- und 315585 Centner Roggenmehl.

Die ganze Ausfuhr: 27568 Wispel Weizen, 74529 Wispel Roggen, 12047 Wispel Gerste, 3067 Wispel Hafer und 3189 Wispel Erbsen.

Stettin. Ungeachtet die russischen Zufuhren durch die Blokade beinahe ganz abgeschnitten waren, hat Stettins Getreide-Einfuhr 1854 sehr zugenommen. Sie wird im Ganzen auf 155000 Wispel geschätzt, wovon

Wispel 1854	Roggen	Weizen	Gerste	Hafer	Erbsen
Ueber See	11340	777	—	—	—
Küstenwärts	24189	11251	19831	6223	288
Stromwärts aus d. Hinterlande	5714	25081	663	651	719
Auf der Eisenbahn	13891	14156	823	1423	1374
	60134	51265	21317	8297	2381

wozu noch ca. 15000 Wispel aller Art durch Landfuhrwerke kamen.

Die Ausfuhr seewärts war:

	Roggen	Weizen	Gerste	Hafer	Erbsen
1854	2207	46522	115	—	614
1853	2186	73833	688	33	33

Königsberg. Seewärts wurden versandt Lasten à 56¼ Scheffel:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Erbsen	Bohnen	Wicken
1854	13856	5279	295	1309	1630	936	1248
1853	18272	6787	402	239	410	488	51
hiervon							
nach England	10494	—	64	680	971	936	1239
1853	14912	—	134	172	361	486	51
„ Holland	2923	1674	186	—	513	—	—
1853	1783	122	138	—	4	—	—
„ Norwegen	84	1293	—	—	100	—	—
1853	43	3215	98	—	35	—	—

Danzig. Die Zufuhr war in Lasten à 60 Scheffel:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Erbsen
aus Polen und Russland	9628	—	—	—	—
„ der Provinz zu Wasser	4087	1149	362	626	228
„ „ „ per Eisenbahn	3409	1244	548	36	251
„ „ „ per Fuhre	1000	1200	700	200	250
1854	19624	3593	1610	862	729
1853	35364	4819	1538	1080	390

Die Ausfuhr war in Lasten à 56¼ Scheffel:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Erbsen
nach England	17686	21	18	—	543
„ Holland	3265	1224	1	—	14
„ Belgien	607	213	—	—	—
„ Guernsey	508	—	—	—	16
„ Dänemark	312	148	—	—	—
„ Preussen zur See	94	22	—	—	—
„ Schweden und Norwegen	38	253	—	—	8
„ Mecklenburg	—	—	—	—	23
1854	22510	1881	19	—	604
1853	48520	1702	412	—	179

Köln. Auf dem Rhein betrug in Centnern:

Gegenstand.	Anfuhr				Abfuhr			
	1854		1853		1854		1853	
	zu Berg.	zu Thal.	zu Berg.	zu Thal.	zu Berg.	zu Thal.	zu Berg.	zu Thal.
Weizen	12477	17174	—	11422	171327	25143	55366	10069
Roggen	93478	7241	54731	3417	74394	885	36152	710
Gerste	1861	12370	—	19803	39260	3262	463	1912
Hafer	—	5453	—	3621	185	3584	62	485

Bremen. 1854:

		Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Erbsen	Bohnen	
Einfuhr .	Last	5424	11573	1976	3118	378	271 und 614826	Pfd.
Ausfuhr .	„	4728	11149	1104	1183	226	164 „ 476347	„

Hamburg. Hier war im Jahre 1854

	Einfuhr	Ausfuhr
Weizen: seewärts	16 L. 38 F.	24078 L. 29 F.
elb- und landwärts	32481 „ 48 „	3174 „ 33 „
Roggen: seewärts	1019 „ 30 „	3340 „ 31 „
elb- und landwärts	8260 „ 15 „	3168 „ 54 „
Gerste: seewärts	16 „ 52 „	456 „ 2 „
elb- und landwärts	2870 „ 3 „	863 „ 31 „
Hafer	3164 „ 57 „	1948 „ 16 „
Erbsen	1473 „ 27 „	1364 „ 36 „
Bohnen	1340 „ 51 „	1305 „ 33 „
Malz	18 „ 59 „	— „ — „
Buchweizen	833 „ 14 „	885 „ 18 „
Oelsaamen	1228 „ 51 „	906 „ 42 „
Wicken	621 „ 9 „	579 „ 40 „
	53337 L. 34 F.	42072 L. 5 F.

Ungeachtet der hohen Preise vermochte Deutschland nicht, ungewöhnlich grosse Quantitäten an andere Länder abzugeben. Von solchen anderen Ländern liegen Berichte vor:

Grossbritannien.	Getreide-Einfuhr 1853	Getreide-Einfuhr 1854	Mehl-Einfuhr 1853	Mehl-Einfuhr 1854
	Quarters		Centner	
aus: Russland, nördliche Häfen	634130	168847	952	2534
„ „ südliche „	1070483	539348	—	1778
„ Dänemark und Herzogthümer	945105	872372	7038	13557
„ Preussen	1176621	762761	3999	7745
„ Hansestädte	284543	396103	71622	85333
„ Anderes Deutschland	363075	364574	—	2157
„ Holland	170598	250064	572	1089
„ Frankreich	469990	161915	854869	219785
„ Italien	216748	100057	73526	62616
„ Donau-Fürstenthümer	665106	147090	—	2
„ Türkei	742058	303011	7091	254
„ Aegypten	643126	588966	10	8
„ Britisch Nord-Amerika	105702	51865	292399	115091
„ Vereinigte Staaten	947410	1385393	3058741	2626642
„ Andere Länder	412913	794152	267191	566569
	8847608	6850500	4638010	3705160

Ferner war in **Frankreich** 1854
die Getreide-Einfuhr 5493660 metr. Ctr.
die Getreide-Ausfuhr 1602130 „ „

Die Einfuhr in der **Schweiz** (Centner)	1853	1854	1853	1854
in den Bezirken von Zürich, Schaffhausen und Thurgau	637275	656391	28605	16338
St. Gallen und Graubünden	878511	741275	34634	37103
aus anderen Grenzen	1001590	1261886	267609	438893
Total	2527376	2659552	330848	492334

Mecklenburg führte 1854 zu Wasser 20842 Last 41 Scheffel Getreide, also bedeutend mehr als 1853 aus, die Getreide-Ernte war reichlich, auch Kartoffel sehr gut gerathen.

In Belgien wurde im Commercé spécial 1854

	eingeführt	ausgeführt	
Weizen	103376010	36000000	Kilogramms,
Roggen	29763142	23000000	„

Bei der Wichtigkeit der russischen Getreide-Ausfuhr nach dem übrigen Europa und da dieselbe eben jetzt durch den Krieg unterbrochen, und so lange dies der Fall, in allen Einfuhrländern ein Ersatz aus anderen Quellen oder eine bleibende Theuerung erwartet werden muss, lassen wir eine Zusammenstellung der russischen Getreide-Ausfuhren folgen.

I. Ausfuhr von Getreide nach europäischen Häfen.

	1851.	1852.	1853.	
Weizen.				
Aus nördlichen Häfen:				
Archangelsk	25055	5400	28445	Tschetw.
St. Petersburg	18559	40577	401965	
Riga	1	—	16590	
Verschiedenen	1045	503	12908	
	44660	46480	459908	Tschetw.
Aus südlichen Häfen:				
Odessa	998382	1892975	3126433	
Taganrog	385711	653490	693192	
Verschiedenen	752113	1602330	2426776	
	2136206	4148795	6246401	Tschetw.
Ueber die Landgrenze d. Reichs und aus dem Königr. Polen	303284	338302	511521	
Im Ganzen	2484150	4533581	7217830	Tschetw.
Hiervon gingen nach: Schweden	—	—	13772	
Preussen	246320	218887	379259	
Dänemark	645	1037	5706	
dem Sund per Ordre	—	1193	4842	
den Hansestädten	—	—	3849	
Holland	62142	16333	44370	
Belgien	22105	64682	9428	
Grossbritannien	560818	1420423	2264311	
Frankreich	156564	502139	1833700	
Sardinien	251755	551042	640508	
Toskana	116371	291221	498783	
Neapel	33362	43910	74060	
Oesterreich	235467	340923	681498	
den ionischen Inseln	22300	32300	19176	
Griechenland	18215	60718	66894	
der Türkei	778030	988578	682297	
anderen Plätzen	56	195	5377	
Im Ganzen	2484150	4533581	7217830	Tschetw.
Roggen.				
Aus nördlichen Häfen:				
Archangelsk	57216	354520	233000	
St. Petersburg	181865	205771	244716	
Riga	176030	269720	253078	
Verschiedenen	153042	103217	159751	
	568153	933228	890545	Tschetw.
Aus südlichen Häfen:				
Odessa	102466	301198	273494	
Taganrog	—	6570	10900	
Verschiedenen	14081	136228	119242	
	116547	443990	403636	Tschetw.

	1851.	1852.	1853.	
Ueber die Landgrenze d. Reichs und aus dem Königr. Polen	202253	272961	208123	
Im Ganzen	886953	1650179	1502304	Tschetw.
Hiervon gingen nach:				
Schweden	85262	117404	111814	
Norwegen	14784	20672	44769	
Preussen	125410	197182	166142	
Dänemark	61356	51104	81893	
dem Sund per Ordre	26756	43344	—	
den Hansestädten	93581	67050	105839	
Holland	302536	479505	431949	
Belgien	7349	117049	15744	
Grossbritannien	53119	316846	316704	
Frankreich	—	6199	44762	
Sardinien	1100	760	4677	
Neapel	—	5670	—	
Oesterreich	95780	185060	128511	
Griechenland	—	1187	—	
der Türkei	16799	37954	34079	
den Vereinigten Staaten	1538	—	800	
anderen Plätzen	1538	3193	14621	
Im Ganzen	886953	1650179	1502304	Tschetw.
Gerste.				
Aus nördlichen Häfen:				
Archangelsk	4550	20000	9601	
St. Petersburg	1066	4404	—	
Riga	116412	52826	86669	
Verschiedenen	126702	91023	173793	
	248730	168253	270063	Tschetw.
Aus südlichen Häfen:				
Odessa	7662	48755	50165	
Taganrog	236	300	—	
Verschiedenen	3836	3336	14585	
	11734	53091	64750	Tschetw.
Ueber die Landgrenze d. Reichs und aus dem Königr. Polen	37962	54730	66708	
Im Ganzen	298426	276074	401521	Tschetw.
Hiervon gingen nach:				
Schweden	15751	7090	2463	
Norwegen	2175	—	—	
Preussen	21753	5476	11433	
Dänemark	4357	2125	—	
dem Sund per Ordre	392	—	—	
den Hansestädten	—	1670	513	
Holland	172899	143613	256114	
Belgien	—	14730	3798	
Grossbritannien	57621	46228	61642	
Frankreich	1445	—	4462	
Sardinien	—	75	50	
Oesterreich	15839	50802	55851	
der Türkei	6194	4265	5195	
Im Ganzen	298426	276074	401521	Tschetw.
Hafer.				
Aus nördlichen Häfen:				
Archangelsk	354910	426376	393750	
St. Petersburg	213860	25803	57860	
Riga	132435	1870	123798	
Verschiedenen	17463	3668	5027	
	718668	457717	580435	Tschetw.

Aus südlichen Häfen:	1851.	1852.	1853.	
Odessa	50	9650	157	
Taganrog	—	—	157	
Verschiedenen	214	5	—	
	264	9655	314	Tschetw.
Ueber die Landgrenze d. Reichs und aus dem Königr. Polen	2296	20008	32796	
Im Ganzen	721228	487380	613877	Tschetw.
Hiervon gingen nach				
Schweden	2118	–	—	
Norwegen	310	350	20	
Preussen	179	12720	21725	
Dänemark	970	—	25	
dem Sund per Ordre	61143	1130	2000	
den Hansestädten	1000	19070	100	
Holland	5763	114000	85000	
Belgien	—	1730	–	
Grossbritannien	646910	322433	472706	
Frankreich	—		15000	
Sardinien	—	50	100	
Oesterreich	2167	15215	11229	
der Türkei	214	2	89	
anderen Plätzen	454	680	5883	
Im Ganzen	721228	487380	613877	Tschetw.

Total der Quantität und Preise des ausgeführten Getreides.

A. Beim europäischen Handel.	1851.		1852.		1853.	
	Quantum. Tschetw.	Werth. Rub.	Quantum. Tschetw.	Werth. Rub.	Quantum. Tschetw.	Werth. Rub.
Weizen	2484150	12438694	4533581	22295534	7217830	41876602
Roggen	886953	3768154	1650179	6952008	1502304	6700324
Gerste	298426	1011363	276074	982767	401521	1658810
Hafer	721228	1776236	487380	1021320	613877	1411301
Mais	191964	840339	447661	1878441	574847	2372273
Buchweizen	2033	5309	8740	18882	9297	20140
Hirse	590	2163	1874	4360	824	2444
Erbsen	13867	56117	21942	116721	17339	86388
Reis	30	400	—	—	—	—
Verschiedene Grützen	7041	52457	6592	43409	8551	55777
Mehl	112758	573483	108324	568272	89614	409963
	Pud.		Pud.		Pud.	
Zwiebacke u. Kringeln	5176	7129	4282	6355	8128	11533
Verschiedene Getreidearten	—	348545	—	1918	—	6566
Im Ganzen für		20566698		33889987		54611744
B. Beim asiatischen Handel.						
Weizen	11870	56159	7908	24767	7985	25045
Reis	4606	25202	39213	32303	57642	45161
Verschiedenes Mehl	115849	280500	122022	236376	138558	284297
Verschiedene Getreidearten	—	34395	—	61126	—	67636
Im Ganzen für		396256		354572		422139
In Allem für		20962954		34244559		55034260

Welchen Einfluss die Unterbrechung des russischen Handels im Jahre 1854 auf die Getreidemärkte Europas ausübte, lässt sich zwar noch nicht vollständig beweisen, da die russische Handelsstatistik pro 1854 noch nicht veröffentlicht und daher unbekannt ist, was trotz der Blokade aus den Häfen des baltischen und weissen Meeres und vor dem Ausfuhr-Verbot für Polen über Russlands Grenze ausgeführt worden ist. Als Beispiel möge angeführt werden, dass aus Odessa vom 1. Januar bis 1. März 1854, an letzterem Tage begann die Blokade, ausgeführt wurden:

	1854	1853	
Weizen	621060	3126433	Tschetwert,
Roggen	158224	273494	„

Der Einfluss des Ausfuhrverbotes aller polnischen Getreide, mit Ausnahme des Weizens, welches die russische Regierung zur besseren Verpflegung ihrer grossen Heeresmacht in Polen erliess, äussert sich zum grossen Theile in der Ausfuhr der preussischen Ostseehäfen, welche

1853: 7851305 Scheffel,
1854: 5468364 „

betrug.

Zum Theil rührte diese Abnahme freilich auch daher, dass die preussischen Ostseeprovinzen 1854 Schlesien und die Mark versorgen mussten, welche sonst im Gegentheil den Ostseehäfen einen Ueberfluss zur Ausfuhr abzugeben pflegen. Ohne die polnische Grenzsperre würde dieser Ausfall aber wahrscheinlich von Polen gedeckt worden sein, da die Preise diesseits der Grenze äusserst lohnend waren.

Wir glauben einen äusserst interessanten Bericht hier anschliessen zu müssen, welcher, Mittheilungen des statistischen Haupt-Comité von Neu-Russland entnommen, den Getreidehandel der nördlichen und südlichen Häfen Russlands vergleicht.

„Die Häfen des südlichen Russlands, an der Grenze ausgedehnter Steppen belegen, sind, so zu sagen, durch die Natur auf den Ausfuhrhandel mit den Landesproducten angewiesen; diese alten hellenischen Colonien, um 800 bis 600 v. Chr. gegründet, auf deren Brandstätten die gegenwärtigen Handelsstädte sich erhoben haben, entstanden vorzugsweise und bereicherten sich in der Folge durch den Vertrieb örtlicher Erzeugnisse. „Man braucht nur", sagt Skalkowski, „auf die Münzen von Olbia, Chersonesus und Pantikapäum zu blicken und sie mit den gegenwärtigen Zollhaus-Berichten aus Odessa, Theodosia, Rostov am Don zu vergleichen, um sagen zu müssen, dass Getreide, gesalzene und getrocknete Fische, Wein, Rindvieh, Pferde und Felle hier stets die wichtigsten Ausfuhr-Artikel waren." Ohne auf die im Laufe der Zeit geschehene Entwickelung des Handels auf dem Schwarzen und Asowschen Meere, die der eben genannte Schriftsteller in einer Uebersicht des Handels Neu-Russlands sorgfältig auseinandergesetzt hat, eingehen zu wollen, bemerken wir, dass die von der russischen Regierung an der Küste dieser Meere eingerichteten Marktplätze, im Verhältniss zu dem Verfall des Ackerbaues in den türkischen Provinzen und in Folge der durch die Pforte zum Besten Konstantinopels verbotenen Getreide-Ausfuhr aus den Donau-Fürstenthümern, fast die bedeutendsten Plätze wurden, auf welchen West-Europa sich mit Brod versah. Als aber die Schifffahrt auf der Donau und die Korn-Ausfuhr aus der Moldau, Walachei und Bulgarien freigegeben wurden, traten Galacz, Braila, Varna und andere als Rivale jener Häfen auf, und der Getreidehandel in den russischen Donauhäfen erlitt, seit 1837, bedeutende Schlappen; Nebolssin weist aus offiziellen Quellen nach, dass die Gesammtausfuhr von Weizen über Ismail und Reni in den Jahren 1837 und 1838: 672561 Tschetwert oder 336280 Tschetwert jährlich, von 1839 bis 1844 incl. aber nur 695569 Tschetwert oder durchschnittlich 115918 Tschetwert im Jahre betrug. Hierauf wuchs mit dem Aufhören des veränderlichen Zolltarifs auf ausländisches Getreide in England die Rivalität mit den russischen Häfen überhaupt und den südlichen insbesondere ausserordentlich, indem Gegenden, welche bis dahin keinen Kornhandel getrieben oder sich wenig dem Ackerbau ergeben hatten, mit Macht diesen Industriezweig ergriffen. Aegypten erneuerte die Fruchtbarkeit seines Bodens und begann Kornproducte auszuführen; die Verschiffung von Getreide aus den Donau-Fürstenthümern steigerte sich noch; in Rumelien widmeten sich die Bewohner dem Ackerbau behufs der Ausfuhr über die Grenze; selbst die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika eröffneten mit Erfolg einen Ausfuhrhandel von Mehl und Mais nach West-Europa. Unter solchen Verhältnissen gerieth die Zukunft der südlichen russischen Häfen, so wie des vorzugsweise Ackerbau treibenden südlichen und westlichen Russlands, in Gefahr. Wir wollen die Frage zu beantworten suchen: welchen Einfluss übten die genannten Rivalitäten auf den Getreidehandel der Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres (welche in Westeuropa vulgo Häfen des Schwarzen Meeres genannt werden) aus?

I. Um anschaulicher die gestellte Frage zu beantworten, halten wir es für das Beste, die ganze Masse der Getreideausfuhr, von 1824 an, in sechs Perioden zu theilen, indem wir erstens die abnormen Handelsjahre von 1828 und 1829, da der Krieg zwischen Russland und der Türkei den Handel der südlichen Häfen gänzlich hemmte, und zweitens die wegen Misswachses in Neu-Russland für die Korn-Ausfuhr ungünstigen Jahre 1833, 1834 und 1835 ausschliessen. Die folgenden Data sind den Akten des statistischen Haupt-Comité von Neu-Russland entnommen.

Ausfuhr über die russische Grenze.	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Erbsen.	Mais.	
Im Jahre 1824	665991	—	72	30	—	—	Tschetwert.
1825	917967	3600	5318	1506	—	—	"
1826	983727	18811	11897	1725	—	—	"
1827	1631902	114626	21607	22	2693	—	"
1830	2057264	11163	141662	37851	6141	—	"
1831	1083647	19899	39800	41763	1713	—	"
Total der 6 Jahre	7340498	168099	220356	82897	10547	—	Tschetwert.
In den Jahren 1828 u. 1829	457328	4515	11207	866	232	—	"
Im Jahre 1832	1600292	23283	12129	52603	1975	—	Tschetwert.
1836	1410006	76952	21519	11285	4081	—	"
1837	1808654	89442	68954	12661	11858	—	"
1838	2191617	73266	131982	7208	9374	—	"
1839	2648667	62129	67232	20211	12863	—	"
1840	1706653	2809	12328	39871	5025	—	"
Total der 6 Jahre	11365889	327881	314144	143839	45173	—	Tschetwert.
Von 1833 bis 1835	1416799	22059	11667	13592	388	—	"
Im Jahre 1841	1444778	2	2109	10917	3902	13861	"
1842	1712738	63	58	17	3314	2513	"
1843	1908312	36128	7129	9030	5280	—	"
1844	2330261	148847	49680	25129	8669	77678	"
1845	2716148	77274	23943	133	4343	50275	"
1846	3036424	312428	21025	300	1915	55223	"
Total dieser 6 Jahre	13148661	574742	103894	45526	27423	199550	Tschetwert.
Im Jahre 1847	5066183	510919	77584	34356	3302	40845	"
1848	2941744	52499	12715	2311	3642	4667	"
1849	2247782	4786	9461	39	53	44262	"
1850	2879252	15084	9095	1856	874	51184	"
1851	2136206	116547	11734	264	7648	184045	"
1852	4135769	443110	53089	9655	5471	334789	"
Total dieser 6 Jahre	18907110	1142945	173678	48481	20990	669792	Tschetwert.
Hauptsumme	52637110	2240241	834946	335201	104753	869342	Tschetwert.

Die Summe der in 29 Jahren ausgeführten, hier verzeichneten Getreidearten beträgt also 57021593 Tschetwert.

Stellt man die von uns bezeichneten je sechs Jahre als Perioden zusammen, so beträgt die Ausfuhr in

		Tschetwert		Tschetwert
der 1. Periode von	1824—31	7822397,	im Durchschnitt jährlich	1307066
" 2. " "	1832—40	12196926	" " "	2032654
" 3. " "	1841—46	14099796	" " "	2349966
" 4. " "	1847—52	20963821	" " "	3493970

In der ersten Periode walten zwei Hauptmomente ob: 1) die Unsicherheit des Handels mit England, wo eine schwankende Zollskala auf Getreide, die bis 1847 bestand, ein Hinderniss des Imports war; 2) das Fehlen einer Nebenbuhlerschaft in dem türkischen Ackerbau, indem, obschon nach dem Frieden von Adrianopel die Moldau und Walachei von der Verpflichtung, all' ihren Weizen den Türken zum Vertrieb über Konstantinopel zu früher festgesetzten Preisen zu verkaufen, entbunden wurden, doch die Industrie in diesen Fürstenthümern und in Rumelien sich noch nicht zu entwickeln vermochte. In dieser Zeit erreichte die Ausfuhr von Getreide aus den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres nur die Zahl von 7822397 Tschetwert oder durchschnittlich im Jahre 1307066 Tschetwert, und die südrussischen Landwirthe konnten wenig Hoffnung auf ein weiteres Wachsen des Kornhandels hegen, um so mehr, da in den vorhergegangenen Jahren die Ausfuhr von Weizen allein bis zu derselben Ziffer gestiegen war; es war nämlich ausgeführt worden:

im Jahre 1814	330116	Tschetwert	im Jahre 1819	1409836	Tschetwert
1815	562714	"	1820	1179462	"
1816	1258625	"	1821	825372	"
1817	1746281	"	1822	633202	"
1818	1306759	"	1823	912267	"

überhaupt 10163631 Tschetwert,
d. h. durchschnittlich 1016363 Tschetwert im Jahre.

In der zweiten Periode erweiterten die Donau-Fürstenthümer nach Befreiung von dem obengenannten Monopole und unter einer weisen Verwaltung ihre Productivität und begannen,

die freie Schifffahrt auf der Donau benutzend, über Galacz und Braila auf englischen und österreichischen Schiffen Weizen in solche Länder zu versenden, welche bisher fast ausschliesslich russisches Getreide bezogen hatten. Desgleichen lenkte die Erlaubniss, in diese Häfen fremde Waaren mit niederem Einfuhrzoll einzuführen, die Aufmerksamkeit der Handelswelt, welche Absatzpunkte für ihre Fabrik-Erzeugnisse suchte, besonders auf die Donau; es zogen sich bedeutende Capitalien hierhin, welche die innere Industrie dieser Gegend belebten. Auf solche Weise erstand für den russischen Handel ein ziemlich starker Nebenbuhler, aus Galacz und Braila wurden nämlich schon ausgeführt:

im Jahre 1837	350000	Tschetwert Weizen,	213000	Tschetwert Mais,
1838	494009	„ „	157000	„ „
1839	499866	„ „	248000	„ „
1840	509014	„ „	354953	„ „

in vier Jahren 2825800 Tschetwert beiderartigen Getreides. Bei solcher Nebenbuhlerschaft fremder benachbarter Häfen, die vieler Prärogative sich erfreuten, schien es, dass der Handel der russischen Kornmärkte noch mehr als in den vorhergegangenen sechs Jahren sinken müsste; in der That aber geschah es anders. Die Ausfuhr russischen Getreides verminderte sich nicht nur nicht, sondern stieg sogar im Vergleich zu der vorher abgelaufenen Periode um 4374629 Tschetwert oder durchschnittlich 56 pCt.

In der dritten Periode ward die Rivalität von Galacz und Braila in der Korn-Ausfuhr immer bedeutender. Mittelst der von der österreichischen Regierung eingerichteten Dampfschiff-Verbindungen zwischen Wien und Galacz und von dort mit Konstantinopel, Smyrna und Trebisonde wurden die Handelsverhältnisse der Donau-Fürstenthümer mehr gesichert und erweitert. Ausserdem wurde mit der Einführung eines neuen Zolltarifs in Grossbritannien im Jahre 1842, der bedeutende Schwankungen in den Kornpreisen verhindern sollte, die Ausfuhr von Nahrungsmitteln aus den englischen Colonieen erleichtert, und endlich erschienen die guten Ernten von 1843, 1844 und 1845 in England, dem Lande, welches am meisten russisches Korn abnimmt, hinreichend, um die Quantität der Korn-Ausfuhr aus den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres herabzudrücken, wie es auch thatsächlich seit 1839 in den Donauhäfen der Fall war. Dennoch wanken die russischen Handelsplätze nicht allein nicht, sondern sie hoben noch im Vergleich zu dem letzten Sexennium die Korn-Ausfuhr um 1902780 Tschetwert oder durchschnittlich um 15 pCt.

Die letzte Periode endlich beginnt mit dem Aufhören oder der Aenderung des schwankenden Zolltarifs in England, darauf in Belgien, Holland und anderen Staaten. Der Handel mit diesen Producten wird sicherer, er kann besser vorausberechnet werden, als der mit anderen Einfuhr-Artikeln; ein solches Gesetz schützt nicht allein die Kornhändler selbst, sowohl die Käufer als die Verkäufer, sondern es dehnt den Umsatz auch zu einem bisher unbekannten Grade aus; es bestimmt auch solche Gegenden, welche bisher keine Rücksicht auf einen Kornhandel genommen hatten, sich an demselben zu betheiligen. Ausser der schnell steigenden Ausfuhr von Weizen und noch mehr von Mais aus Galacz und Braila, begannen Rumelien über Varna und Konstantinopel, Salonichi und andere Häfen der europäischen Türkei, welche bis 1831 Odessaer Weizen gekauft hatten, selbst solchen in andere Länder zu versenden. Italien, welches — namentlich das Königreich beider Sicilien — so oft das Schwarze Meer besucht, um Korn zu seinem eigenen Bedarf zu holen, brachte auch eine Korn-Ausfuhr auf. Ungarn vergrösserte seinen Export über Fiume auf dem Adriatischen Meere. Aegypten, durch die Cultur der Baumwollen-Staude dem Ackerbau lange entzogen, bemühte sich, von zollfreier Ausfuhr begünstigt, weit eifriger um die Erzielung von Getreideproducten. Endlich verminderten die Vereinigten Staaten Nordamerikas, als der Handel mit eigenem Weizenmehl stieg, den Import von Weizen aus dem nördlichen Russland. Eine so starke Betheiligung aller Länder an einem Handelszweige, der eben erst in der Entwickelung sich befand, musste die Kaufleute in den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres bedeutend gefährden, um so mehr, als ihre Speicher sich mit dem Korn des westlichen Russlands, also von besseren Sorten, füllten, das Mangelhafte der Communicationswege aber und Viehseuchen die Kornzufuhr erschwerten und am Orte den Preis des Productes in die Höhe trieben. Das Resultat erwies sich dennoch als ein sehr beruhigendes sowohl für die Landbauer, als für die Händler; der Export von Getreide stieg im Vergleich zu der letzten Periode noch um 6864025 Tschetwert oder im Durchschnitt um 38 pCt.

Beiläufig wollen wir bemerken, dass ausser Korn auch Mehl und andere minder bedeutende Arten Getreide in beträchtlicher Quantität aus den Häfen Süd-Russlands ausgeführt wurden. In den „Handels-Uebersichten" ist bis 1847 der Werth angegeben worden, daher können wir hier die Quantität des ausgeführten Mehls nur für die letztbezeichnete Periode hinzufügen, und zwar wurden exportirt an Mehl:

im Jahre 1847	25671	Tschetwert
1848	17972	„
1849	32088	„
1850	31017	„
1851	23127	„
1852	17396	„
zusammen	147571	Tschetwert

oder durchschnittlich in jedem Jahre 24586 Tschetwert.

Es ist hier zu beachten, dass es Weizenmehl ist und dieses vorzugsweise aus dem Odessaer Hafen nach Konstantinopel und nicht weiter ausgeführt wurde, weil es auf den russischen Mühlen, Behufs besseren Aussehens, gewöhnlich aus vorher angefeuchtetem Weizen bereitet wird und dies eine weitere Seereise nicht aushält, da es in eine feste Masse zusammenbackt, bitter wird und in Gährung übergeht. Gries aber und Schiffszwieback werden wegen ihres geringfügigen Exports in den Handelsberichten als „diverse Getreide" ohne weitere Specificirung verzeichnet.

Um die Wichtigkeit des russischen Getreidehandels im Schwarzen Meere besser bemessen zu können, vergleichen wir ihn, nach Möglichkeit, mit demselben Handel in der Ostsee und dem Weissen Meere. Hierzu lassen sich folgende Tabellen zusammenstellen:

In der Ostsee.

Export über die russ. Grenze:	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer
	Tschertwert.			
Im Jahre 1826	22234	62255	149981	127244
1827	22534	427481	162718	531670
1828	109763	578475	165297	27181
1829	543085	582434	159078	105521
1830	303227	653441	131210	95591
1831	592908	950251	197111	328094
1832	232184	867545	282459	33885
1833	21992	196848	79636	2879
1834	1338	48125	56047	1
1835	606	8529	10152	—
1836	3233	9490	36636	1660
1837	7658	165432	48639	159390
1838	49180	411722	94315	25950
1839	160048	651690	171594	310125
1840	13109	43412	142186	103345
1841	16990	63665	79960	9543
1842	7200	140314	114272	29272
1843	4195	211272	139090	4128
1844	3407	136437	200486	24766
1845	15694	47011	7602	2705
1846	52590	916116	25254	97476
1847	622765	1507022	122582	960744
1848	235187	123423	129409	174785
1849	20240	175429	260225	240450
1850	81983	293579	199612	224059
1851	19605	510937	244180	363758
Zusammen	3162946	9791334	3409879	3966164

Im Weissen Meere.

Export über die russ. Grenze:	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.
	Tschertwert.			
Im Jahre 1826	12442	5651	311	11026
1827	1800	42223	3575	309095
1828	11870	33291	750	47280
1829	127600	98251	11907	365922
1830	68270	157728	2011	75100
1831	113110	169092	9804	233100
1832	32444	191133	425	20130
1833	13400	32700	—	18152
1834	60	1658	—	15180
1835	95	235	—	21195
1836	—	710	5	579
1837	50	4845	—	58440
1838	2050	33398	—	14648
1839	25437	108327	1010	157345
1840	12298	3687	—	136929
1841	91900	4711	—	32400
1842	29682	14660	50	73550
4843	4366	8374	50	75230
1844	3090	74208	50	79100
1845	4620	58550	1750	219130
1846	20142	329818	15350	250020
1847	65667	352640	26800	467375
1848	2552	5342	91	48800
1849	8385	1550	500	109690
1850	14610	5900	1400	180744
1851	25055	57216	4550	354910
Zusammen	888533	4579677	1967050	2770487

Summa des Exports der verzeichneten Getreide-Arten in 26 Jahren:

Aus den Häfen der Ostsee	20330323	Tschetwert.
„ „ „ des Weissen Meeres	10205747	„
Ueberhaupt also	30536070	Tschetwert..

Wir zeigten oben, dass aus den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres binnen 29 Jahren an verschiedenen Arten Getreides 57021593 Tschetwert ausgeführt wurden. Wenn man zur Gleichstellung der Zahl der Jahre die Jahre 1828 u. 1829 (da der Handel durch den Krieg stockte) und 1834 (wegen der Miss-Ernte) ausschliesst, in welchen überhaupt nur 606557 Tschetwert exportirt wurden, so beträgt der Export für die übrigen 26 Jahre 56415036 Tschetwert, die, mit den in derselben Zahl von Jahren aus den baltischen und den archangelschen Häfen ausgeführten 30536070 Tschetwert verglichen, darlegen, dass der Export der südlichen Häfen um 84 pCt. mehr betrug, als der der nördlichen. Die vergleichende Tabelle für 26 Jahre ist nach den verschiedenen Korn-Arten folgende:

	Aus den südlichen Häfen.	Aus den nördlichen Häfen.
Weizen	52057710	4051479 Tschetwert.
Roggen	2235726	14371011
Gerste	823736	5476929
Hafer	334014	6736651
Erbsen	104508	—
Mais	869342	—
Zusammen	56415036	30536070 Tschetwert.

Es ist zugleich hieraus zu ersehen, dass unter den Korn-Arten in den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres Weizen den ersten Platz einnimmt, hierauf folgen: Roggen, Mais, Gerste, Hafer und Erbsen; in der Ostsee und am Weissen Meere aber nimmt die erste Stelle der Roggen ein, welchem Hafer, Gerste und Weizen folgen; Erbsen und andere Getreide-Arten sind jedoch in den Export-Listen nicht aufgeführt.

II. Nachdem wir unsere allgemeinen Schlüsse über den Getreidehandel in den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres kurz dargelegt und ihn ins gehörige Licht gestellt haben, wollen wir uns dieser Handelsbewegung an den einzelnen Küsten-Orten zuwenden, über welche Jahr für Jahr Neu-Russland seine Korn-Ausfuhr bewerkstelligt. Als die bedeutendsten Häfen und Ausfuhrmärkte für Korn Süd-Russlands gelten am Schwarzen Meere Odessa, Eupatoria und Theodosia, sowie Kertsch an der taurischen Meerenge, am Asowschen Meere Taganrog, Berdiansk und Mariupol und an der Mündung des Don Rostow, endlich an der unteren Donau Ismail und Reni.

A. Das Schwarze Meer:

1) Odessa behauptet nach der Quantität seines Exports den ersten Platz unter den Kornmärkten Süd-Russlands und vielleicht der ganzen Handelswelt; dieser Stadt Blüthe ist mit dem Wohlstande des ganzen Südens eng verknüpft, und auf sie ist jetzt die allgemeine Aufmerksamkeit gerichtet. Folgende Tabelle giebt die Korn-Ausfuhr aus diesem Hafen seit 1824 mit oben

motivirtem Ausschluss der Jahre 1828, 1829, 1833, 1834 und 1835 an; bis 1847 sind auch Erbsen, Mais und Mehl nicht specialisirt.

Export in den Jahren	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Erbsen.	Mais.	Mehl.
1824	561465	—	32	—	—	—	—
1825	713378	2200	5305	1506	—	—	—
1826	804763	8680	9055	1710	—	—	—
1827	1200826	39940	6852	5	—	—	—
1830	1200444	3276	62358	29244	—	—	—
1831	482638	14208	15045	33600	—	—	—
Summa	4962514	68304	98647	66065	—	—	— Tschetwert

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.
	Tschetwert.			
1832	804040	16888	4917	30807
1836	878707	74222	20150	11217
1837	950498	77656	47122	12639
1838	990511	44341	63708	7197
1839	1210232	40844	31699	20206
1840	789007	2510	9262	39861
Summa	5622995	256461	176858	121927

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.
	Tschetwert.			
1841	720372	—	802	10894
1842	863422	—	—	—
1843	1170245	32428	14	4019
1844	1263036	86892	18071	13680
1845	1777087	64953	5701	3
1846	1955316	251526	281	300
	7749478	435799	24869	29296

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Erbsen.	Mais.	Mehl.
1847	2798183	334746	22306	21481	3249	38069	23610
1848	1958283	33668	3173	2311	2631	3701	16995
1849	1567265	865	1861	1	51	43370	30608
1850	1361635	8051	—	29	860	45782	29544
1851	998382	102465	7662	50	7646	136461	21041
1852	1892016	300318	48754	9650	5465	313383	16152
Summa	10575765	777114	83756	33522	19904	580766	137950
Summa in 24 J.	28910762	1537678	384130	239516	—	—	—

Haupt-Summe in den bezeichneten Jahren: 31810696 Tschetwert.

Der Vollständigkeit wegen lassen wir die hier ausgelassenen Jahre folgen:

Export in Tchetwerten:

Im Jahre:	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.
1828	28860	2050	377	707
1829	305325	—	2405	—
1833	457087	2040	2291	10183
1834	68217	—	—	—
1835	278100	13429	7466	1117
Zusammen	1236589	17519	12539	12007

Jene 31810696 Tschetwert vertheilen sich auf die vier Perioden folgendermassen

1824—1831	5195530	Tschetwert, jährlich im Durchschnitt	865921
1832—1840	6178241	„ „ „ „	1029706
1841—1846	8228148	„ „ „ „	1371024
1847—1852	12208777	„ „ „ „	2034696

Aus dem Vergleich dieser Zahlen erhellt, dass der Export aus Odessa in der zweiten Periode um 20 pCt. den in der ersten, der der dritten Periode um 33 pCt. den in der zweiten, der der vierten Periode um 48 pCt. den in der dritten überstieg, und der Weizen bei so enormer Steigerung der Ausfuhr die grösste Rolle spielte.

2) **Eupatoria.** Der Hafenort Eupatoria an der südwestlichen Küste der krimischen Halbinsel, schon Strabo bekannt, zur Zeit der türkischen Herrschaft über die Krim Geslewé genannt (daher im achtzehnten Jahrhundert russisch Koslow) und der Mittelpunkt des ausländischen Handels der Tataren, ist eine der ältesten Städte Tauriens. Skalkowski hat*) die geographische und hydrographische Lage dieses Hafens und seine Geschichte auseinandergesetzt; wir bringen die folgende Tabelle über die hier bewerkstelligte Ausfuhr an Getreide:

Export in Tschetwerten:

Im Jahre:	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Mehl.
1839	84672	9500	19030	—	151
1840	30979	—	—	—	60
1841	29391	—	—	—	—
1842	19404	—	—	—	—
1843	15165	200	3547	—	135
1844	24232	14660	13254	—	250
1845	13424	3036	3741	—	—
1846	28291	33368	13264	—	82
1847	87703	93077	38724	4675	190
1848	25110	11038	8961	—	396
1849	5389	1606	3980	—	175
1850	9153	1580	6808	—	202
1851	265	—	—	—	—
1852	14385	4749	1475	—	—
Zusammen	388545	150990	112784	4675	1541

*) Journal des Ministeriums der inneren Angelegenheiten. 1850. Theil 29.

Die Ausfuhr ist höchst unregelmässig geschehen, dennoch erscheint das Resultat aus siebenjährigen Perioden als ein günstiges für den Hafen, denn in den ersten sieben Jahren betrug die Ausfuhr an verschiedenen Getreide-Arten 264062 Tschetwerten, in den letzten 389963 Tschetwerten, stieg also um 42 pCt. Man muss bedenken, dass Eupatoria seinen Korn-Ausfuhrhandel vorzugsweise der Betriebsamkeit der in der Krim angesiedelten karaitischen Juden verdankt, ohne welche es längst von Odessa absorbirt worden wäre. Die Ursachen des Schwankens im Handel dieser Stadt werden wir weiter unten auseinandersetzen, da Theodosia und Eupatoria in Bezug auf den Kornhandel in gleichem Verhältniss stehen.

3) Theodosia. Theodosia (russisch. Feodossia), das Kaffa der Genuesen und Kefa bei den Türken, an der südöstlichen Küste der Krim, fast auf demselben Breitegrade wie Eupatoria, hat zwar nächst Sebastopol den besten Hafen am Schwarzen Meere, der nie von Eisschollen geschlossen wird und vor Nord- und Oststürmen gesichert ist, erfreut sich jedoch, trotz aller Bestrebungen der Regierung und trotz der Renovation der Stadt im Jahre 1804, nur eines sehr unbedeutenden Handels. Selbst der im Jahre 1802 eingerichtet gewesene Freihafen hatte fast gar keinen Erfolg. Wir haben uns bemüht, die genauesten Nachrichten über den Korn-Export aus diesem Hafen zu erhalten, da Korn der Hauptartikel des hiesigen Handels ist.

Export in Tschetwerten.

	Weizen	Roggen	Gerste u. Hafer		Weizen	Roggen	Gerste u. Hafer
Im Jahre 1814	10115	—	2232	Im Jahre 1823	26425	—	60
1815	7835	—	45	1824	4347	—	—
1816	26212	—	2053	1825	1279	—	3
1817	94067	—	5897	1826	24722	5436	1012
1818	34502	—	9397	1827	27536	25602	6049
1819	116722	—	10312	1828	4158	1040	184
1820	83304	—	6264	1829	17757	—	423
1821	22881	—	80	1830	81689	239	16137
1822	14511	—	1625	1831	33110	1081	3131
				1832	61598	280	7390
Zusammen	414156	—	37895	Zusammen	282621	33578	34289
Im Jahre 1833	10140	—	—	Im Jahre 1843	9259	337	3564
1834	4	—	8	1844	13283	3309	9121
1835	5794	78	667	1845	4879	128	1304
1836	12725	205	56	1846	18317	2182	3899
1837	21008	965	9283	1847	30538	10100	17354
1838	60633	7357	28671	1848	10717	—	579
1839	42496	6508	7388	1849	3893	600	2440
1840	22112	299	1913	1850	18090	1255	3069
1841	21133	2	563	1851	3773	300	66
1842	12183	51	58	1852	6067	733	221
Zusammen	208228	15465	48513	Zusammen	118816	18954	42517

Die erste Periode von neun Jahren, die drei übrigen von je zehn Jahren ergeben folgende Summen:

1814—1822	452051 Tschetwert, durchschnittlich im Jahre	50227 Tchetwert.
1823—1832	350488 „ „ „ „	35048 „
1833—1842	272206 „ „ „ „	27220 „
1843—1852	180287 „ „ „ „	18028 „

Summe in 39 Jahren . 1255032 Tschetwert.

Es ist klar, der Hafen von Theodosia kämpfte vergebens mit seinem Schicksale, und keine Massregeln vermochten es, eine Gleichmässigkeit in seinem Handel herzustellen. In der vierten Periode sank der Korn-Export von Jahr zu Jahr, er fiel im Vergleich zur ersten Periode um 64 pCt., d. h. trotz des besonders günstigen Jahres 1847 wurde in den letzten zehn Jahren kaum der dritte Theil des in den ersten neun Jahren 1814—1822 ausgeführten Getreides exportirt. Der Handel bildet sich selbst seinen Weg, und wenn er ihn verlässt, so kann keine menschliche Macht dem widerstreben; ähnliche Fälle sieht man auch in England.

Die Ursachen des schwachen Handels in diesem Hafen und des Verfalls des Marktes selbst sind sehr wesentliche. Es bedarf nur eines Blickes auf die Karte Tauriens, um zu erkennen, dass die Häfen unmöglich mit anderen concurriren können, denn ihre Umgegend ist sehr arm, kann weder zur Nahrung ihrer Bewohner, noch weniger behufs des Handels hinreichendes Getreide erzeugen. In früheren Zeiten bezogen diese Häfen Producte aus dem nördlichen oder Steppentheile des taurischen Gouvernements, oder sie wurden aus anderen Gegenden Russlands von Tschumaken zugeführt, die hier Rückfracht an Salz, Wein, Früchten und ausländischen Waaren, besonders Taback und Colonialwaaren, zu erhalten hofften. Seit aber das Asowsche Meer der Schifffahrt geöffnet wurde und der Handel in Berdiansk und Mariupol sich entwickelte, versiegten auch diese Quellen, die die Häfen von Eupatoria und Theodosia belebt hatten; die Landbauer des nördlichen Tauriens zogen es vor, ihre Producte in den neuen Häfen abzusetzen, die ihnen näher lagen und zu welchen weit bessere Wege führten, und die Einrichtung von Korn- und Salzmagazinen in Berdiansk war nicht minder Ursache des Verfalls jener Handelsplätze.

4) Kertsch. An die Häfen des Schwarzen Meeres muss Kertsch an der taurischen Meerenge gereiht werden, obgleich es nur der Vorposten des Handels auf dem Asowschen Meere ist. Früher unter dem Namen Bosphor, Pantikapäum und Tscherkiv bekannt, galt es wohl als

Handelsstadt, aber selbst die Genuesen beachteten es wenig, und die Türken zogen ihm Jenikalé vor. Nachdem es 1777 dem russischen Scepter sich unterworfen, wurde hier ein Zollhaus errichtet und es zum Centralpunkt für Ansiedelung griechischer Auswanderer bestimmt, aber ohne hinreichenden Erfolg. Im Jahre 1821 wurde hier eine Hafen- und Zollverwaltung placirt und ein Tauschhandel mit den kaukasischen Völkerschaften, zugleich eine Cabotage mit anderen russischen Häfen eröffnet. Seit 1833, da das Asowsche Meer für beschiffbar erklärt wurde, ist Kertsch für den Handel nur als Quarantaine-Vorposten für fremde Schiffe, die in das Asowsche Meer gehen, von Bedeutung, hat aber selbst nur sehr geringen Ausfuhrhandel.

Dieser betrug an Weizen:

1839 . . .	1431 Tschetwert.	1846 . . .	7167 Tschetwert.
1840 . . .	1000 "	1847 . . .	9980 "
1841 . . .	1584 "	1848 . . .	5312 "
1842 . . .	2305 "	1849 . . .	9124 "
1843 . . .	3339 "	1850 . . .	7357 "
1844 . . .	1377 "	1851 . . .	— "
1845 . . .	846 "	1852 . . .	5920 "

Summe 45763 Tschetwert.

Diese Zahlen zeigen deutlich, dass Kertsch nur dem Namen nach sich an dem bedeutendsten Zweige des neurussischen Handels betheiligt.

5) Ismail. Das Blühen der Donauhäfen hängt von drei Hauptmomenten ab: von der Grösse der Bestellungen aus dem Auslande, von der Grösse der Production im Inlande, die sie anziehen können, und von den sonstigen Handelsvortheilen der Schifffahrt zu ihnen *); man kann hinzufügen, dass auch der Wasserstand in den Donaumündungen von bedeutendem Einfluss auf diese Märkte ist. Den Einfluss der Nebenbuhlerschaft von Galacz, Braila u. a. auf den Getreidehandel der russischen Donauhäfen haben wir oben besprochen, die Thätigkeit dieser mindert sich nicht, sie scheint sich zu heben. Für Ismail ist folgende Tabelle vorhanden:

Export in Tschetwerten:

	Roggen	Mais	Gerste	Hafer	Mehl		Roggen	Mais	Gerste	Hafer	Mehl
Im Jahre 1839	103495	—	65564	—	211	Im Jahre 1846	106793	—	14080	612	488
1840	69302	—	52999	399	—	1847	83454	—	2776	—	364
1841	53179	—	1269	—	—	1848	190739	—	920	—	420
1842	69196	—	1724	—	—	1849	161479	1715	—	1100	450
1843	69618	—	—	—	—	1850	208388	4198	1126	868	399
1844	182130	—	30311	116	—	1851	339593	6682	41852	—	133
1845	152732	—	15112	2645	—	1852	338450	25226	17162	—	—
Zusammen	699651	—	166170	3150	211	Zusammen	1418896	37821	77866	2580	2254

Die Zusammenstellung von zwei siebenjährigen Perioden wird die Zunahme des Handels veranschaulichen:

Export:

1839—1845 869191 Tschetwert, durchschnittlich im Jahre 124170 Tschetwert
1846—1852 1539417 " " " " 219916 "

Der Getreide-Export verdoppelte sich also fast in der zweiten Periode, oder stieg um 77 pCt.

6) Reni. Der Hafen von Reni ist durch seine Lage gegenwärtig fast der vortheilhafteste Neu-Russlands, treibt jedoch einen sehr geringen Getreidehandel, wie folgt:

Export in Tschetwerten:

	Weizen	Roggen	Mais	Gerste u. Hafer		Weizen	Roggen	Mais	Gerste u. Hafer
Im Jahre 1839	33458	—	12382	—	Im Jahre 1846	18952	1315	5046	—
1840	18930	—	11794	137	1847	32568	—	—	—
1841	4919	—	—	—	1848	50238	—	892	—
1842	10458	—	—	—	1849	26810	—	4276	177
1843	12246	—	—	—	1850	16781	—	—	—
1844	58500	—	7677	5182	1851	60666	6984	5732	212
1845	53861	2239	6415	6722	1852	84306	3620	4244	—
Zusammen	192372	2239	38268	11754	Zusammen	290321	11919	20190	389

In siebenjähriger Zusammenstellung also:

1839—1845 244633 Tschetwert, durchschnittlich im Jahre 34947 Tschetwert
1846—1852 322819 " " " " 46117 "

d. h. in dem zweiten Septennium stieg der Export um 32 pCt., obschon Ismail ebenfalls seinen Umsatz vergrösserte und das südliche Bessarabien auch den Dnjestr entlang viel Fracht, statt auf die Donauhäfen, auf Odessa richtete.

*) Journal des Ministeriums des Innern 1849 Theil 25 Heft 3.

B. **Das Asowsche Meer:**

Wenn wir den Getreidehandel auf den Märkten an der Küste des Asowschen Meeres betrachten wollen, so muss jene wichtige Regierungs-Maassregel, die Practikabel-Erklärung der Schifffahrt auf dem Asowschen Meere, nochmals berührt werden. Als im Jahre 1852 in Konstantinopel die Pest auftrat, erwirkte der Gouverneur von Neu-Russland und Bessarabien, Fürst M. S. Woronzow, einen kaiserlichen Befehl, dass zum Schutze der Küsten des Asowschen Meeres vor Einschleppung dieser Seuche kein ausländisches Schiff in das Asowsche Meer einlaufen solle, bevor es in practikabelem Zustande sich befinde. Diese Maassregel erschien vielen Handelsleuten in Taganrog als ihren Handel beeinträchtigend; sie meinten, dass die Practikabel-Erklärung des Asowschen Meeres völlig den Handel der Stadt vernichten werde, da durch das Anlegen der Schiffe in Kertsch, behufs Ein- und Ausladens von Ballast, die Cabotage beschränkt sei; sie sollicitirten daher beim Monarchen darum, dass der Hafen von Taganrog wie bisher in Quarantainezustand verbleibe. Der Fürst Woronzow aber, welcher das Gedeihen der ganzen Gegend ebensowohl wie die Gefahrlosigkeit des übrigen Reiches erwog, schätzte besser das Resultat der Practikabel-Erklärung der Asowschen Häfen; er wusste es, dass ein geringer auf Taganrog dadurch fallender Nachtheil den Vortheilen nicht gleich komme, welche durch diese Maassregel der ganzen Gegend und dem Handel überhaupt erwachsen mussten; er war davon überzeugt, dass der Handel, wenn er auch den Oertlichkeiten nach sich änderte, doch Taganrog direct günstig sein werde, sobald die stärkeren Capitalisten an allen Asowschen Häfen und in Kertsch handelten, zumal da in letztem Orte der Mangel an Capitalien sehr fühlbar war, und dass endlich die Befreiung des Asowschen Meeres von einer Quarantaineaufsicht der Küstenschifffahrt mehr und mehr Vorschub zu leisten geeignet sei. Indem er also die Aufmerksamkeit der Regierung auf Mariupol, das damals eben erst von seiner Unbedeutendheit sich erhoben hatte, dessen Getreideexport aber dem von Taganrog nahe zu kommen begann, und auf Berdiansk richtete, das demselben Beispiel folgte, obschon es vor acht Jahren kaum d m Namen nach bestand; indem er zugleich berücksichtigte, dass den Ackerbauern der Gouvernements Jekaterinosslaw, Charkow und Poltawa der Weg zu diesen Häfen näher sei, als jeder andere, so erachtete er die Practikabel-Erklärung des Asowschen Meeres als vollständiges fait accompli und die Befürchtungen der Taganroger Handelswelt als unbegründet. In wie weit die Hoffnungen dieses Haupturhebers des Handels der Asowschen Häfen in Erfüllung gingen, bezeugen folgende offizielle Berichte:

1) **Berdjansk.** Aus der Meerenge von Kertsch in das Asowsche Meer tretend, erblickte man den Hafen von Berdjansk, der, im Jahre 1823 eingerichtet, am 1. Juni 1830 dem Handel geöffnet wurde.

	Export in Tschetwerten.				Export in Tschetwerten.		
	Weizen.	Roggen.	Gerste.		Weizen.	Roggen.	Gerste.
Im Jahre 1839	187761	1640	4300	Im Jahre 1846	242498	9867	1900
1840	173396	—	—	1847	480319	34275	6200
1841	117956	—	—	1848	199191	1500	—
1842	119761	—	—	1849	120342	—	—
1843	100693	—	—	1850	119599	—	—
1844	126527	8267	2100	1851	158817	—	150
1845	169063	1065	—	1852	451571	80574	190
Zusammen	995157	17540	8250	Zusammen	1772607	126216	8134

Im Laufe von vierzehn Jahren überhaupt also an Getreide exportirt: 2927904 Tschetwert.
Nach siebenjährigen Perioden vertheilt sich diese Quantität also:

1839—45 1020947 Tschetw., durchschnittlich im Jahre 145846 Tschetw.
1846—52 1906957 „ „ „ „ 272442 „

Der Getreideexport von Berdjansk stieg demnach im letzten Septennium um 87 pCt.

2) **Mariupol.** Weiter nach Nordosten an der Asowküste begegnen wir der Stadt Mariupol, 1780 von aus der Krim eingewanderten Griechen an der Mündung des Flusses Kalmius gegründet, mit herrlicher Rhede.

Export im Jahre 1843	124860	Tschetw.	Weizen.	Export im Jahre 1848	88590	Tscetw.	Weizen.
1844	156242	„	„	1849	72030	„	„
1845	159838	„	„	1850	110908	„	„
1846	198895	„	„	1851	80671	„	„
1847	466992	„	„	1852	265236	„	„

Zusammen 1724462 Tschetwert Weizen.
durchschnittlich jährlich 172446 „ „

fast ausschliesslich arnautischer Weizen und von den Griechen in der Umgebung Mariupols producirt.

3) **Taganrog.** Wie Odessa am Schwarzen, so bildet Taganrog am Asowschen Meere den Mittelpunkt des Handelsumsatzes überhaupt, wie des Getreideexports insbesondere. Der Erbe des alten Tanais, das gehätschelte Kind Peter's des Grossen, nach dem Frieden von Kutschuk-Kainardschi regelmässig aufgebaut, übertraf es lange Zeit alle Märkte am Schwarzen und Asowschen Meere in der Ausfuhr russischer Erzeugnisse, und eine Verminderung des Handels trat erst durch die Nebenbuhlerschaft nicht allein von Odessa, sondern auch von Theodosia, Eupatoria, später von Mariupol und Berdjansk ein; der Handel mit Eisen sank zugleich im südlichen Russland in dem Maasse, dass, statt einer halben Million Pud, an der Taganroger Börse nur 2—3000 Pud dieses Metalls erschienen. Der Getreideexport Taganrogs stellt sich in folgender Tabelle dar:

Im Jahre	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Mehl.	Im Jahre	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Mehl.
	Tschertwert.						Tschertwert.				
1824	95203	—	4	—	—	1832	352041	1050	3440	183	—
1825	187538	1350	10	—	—	1836	263261	2525	907	68	—
1826	137295	220	—	15	—	1837	289051	1590	—	22	—
1827	313884	650	13	17	—	1838	286020	1800	—	—	—
1830	437566	—	1592	6730	—	1839	553291	2500	3170	5	—
1831	313243	1560	5676	7	—	1840	353259	—	120	—	—
Zusammen	1481728	3780	7295	6769	—	Zusammen	2096923	9465	7637	278	—
1841	334975	—	—	—	—	1847	756919	20726	1200	—	889
1842	427316	—	—	—	—	1848	300796	1831	—	—	109
1843	341189	—	—	275	—	1849	249410	—	—	—	370
1844	407076	11265	—	4920	—	1850	348926	—	—	—	505
1845	287852	3000	30	130	—	1851	385711	—	236	—	1821
1846	293041	3090	—	—	—	1852	653490	6570	900	—	396
Zusammen	2091349	17355	30	5325	—*)	Zusammen	2602252	29127	1736	—	4090

Ueberhaupt an Getreide in den bezeichneten Jahren exportirt:

1824—1831	1502572,	durchschnittlich im Jahre	250428 Tschetwert.
1832—1840	2114312,	„ „ „	352385
1841—1846	2114059,	„ „ „	352343
1847—1852	2727205,	„ „ „	454534

Hierin liegt der Beweis, dass die Befürchtungen der Asowschen Kaufmannschaft in den dreissiger Jahren nicht am Orte waren, und ebenso die Erwartung, dass dem Taganroger Hafen eine günstige Zukunft bevorsteht, da schon in der zweiten Periode, als die Nachbarn Taganrogs, Rostow, Mariupol und Berdjansk, alle Kräfte zum Wetteifer aufboten, doch der Getreide-Export im Vergleich zur ersten Periode um 40 pCt. stieg. Die dritte Periode zeigt kein Steigen; wohl eine Folge der Miss-Ernten in der Umgegend, welche bis 1839 sich wiederholten, und desto mehr die Lebhaftigkeit der Industrie in diesem Landstriche bezeichnend. In der letzten Periode aber wuchs die Ausfuhr von landwirthschaftlichen Producten im Allgemeinen im Vergleich zu der in der ersten Periode um 81 pCt.

4) Rostow am Don nimmt unstreitig den ersten Platz unter den an Flüssen belegenen Städten Süd-Russlands ein; es kann füglich ein Nachtreter Taganrogs genannt werden, der einen grossen Theil des Handels, besonders mit Eisen und Wolle, geerbt hat. A. Skalkowski hat die Geschichte dieser schon hundertjährigen Stadt und ihre Handelskräfte im „Journal des Minist. des Innern" (Thl. 19. 1847) beschrieben. Schon im Jahre 1807 versprach Rostow einigen Fortschritt, als durch einen Kaiserlichen Ukas vom 31. November 1807 der Monarch, die Wichtigkeit von Rostow, Nachitschewan und Mariupol zum Besten des Taganroger Handels erkennend, jene Städte in Handels- und Quarantaine-Angelegenheiten dem Stadthaupte von Taganrog zuwies. Demnach war Rostow bis 1835, als hier eine Ausfuhrstätte errichtet wurde, ein untrennbarer Theil von Taganrog ohne selbstständige Bedeutung. Leider besitzen wir keine Nachrichten über den Getreide-Export aus diesem Hafen seit der Einrichtung des Zollhauses, und können wir nur folgende Tabelle vorlegen:

Export in Tschetwerten:

Im Jahre	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Im Jahre	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.
1843	61299	3150	—	3936	1848	115098	6216	—	—
1844	98206	24360	—	5929	1849	35252	—	—	—
1845	96505	2853	1750	—	1850	129687	—	—	—
1846	163386	9288	—	—	1851	99977	115	2700	—
1847	328709	20475	—	—	1852	443358	21300	2075	—

Zusammen Weizen 1751477 Roggen 87757 Gerste 6525 Hafer 9865

In den ersten fünf Jahren wurden also 819816 Tschetw., in den zweiten 854778 Tschetw. exportirt, der Export stieg demnach um 4 pCt. Auch in Rostow ist vorzugsweise Weizen verschifft worden, während Leinsaat der Hauptgegenstand des Handels-Umsatzes an diesem Platze ist.

III. Bei Aufzählung der aus den südlichen Häfen Russlands ausgeführten Getreide-Quantitäten haben wir die Preise nicht angeführt, da solche, obgleich einer Zoll-Controle unterworfen, doch nur nominell sind und auf den blossen Angaben der Industriellen beruhen. Damit der Leser jedoch, wenngleich nur annäherungsweise, den durch den Getreidehandel in diesen Häfen bedingten Geld-Umsatz schätzen könne, lassen wir hier die Durchschnittspreise der Haupt-Arten von Getreide in Odessa und Taganrog, nach dem „Odessaer Boten" folgen:

---

*) In den ausgeschlossenen Jahren

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	
1828	36370	—	4	—	Tschetwert.
1829	16050	—	—	—	
1833	54152	—	—	—	
1834	58420	—	—	321	
1835	247730	850	340	1971	
Zusammen	412722	850	344	2292	Tschetwert.

In Odessa.		Winter-Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Mais.
		Preis für 1 Tschetwert.				
		Rub.	Rub.	Rub.	Rub.	Rub.
Im Jahre	1842	$5\frac{3}{7}$	$4\frac{5}{7}$	3	$2\frac{13}{14}$	$3\frac{1}{14}$
	1843	4^{57}	2^{47}	2^{28}	2^{23}	nicht angezeigt.
	1844	4^{14}	2^{07}	2^{14}	2^{28}	2^{49}
	1845	5^{10}	3^{14}	2^{86}	3^{35}	3^{59}
	1846	5^{93}	3^{44}	2^{78}	2^{30}	3^{25}
	1847	8^{14}	4^{17}	3^{28}	3^{28}	5^{43}
	1848	5^{42}	3^{50}	3^{21}	2^{89}	3^{60}
	1849	5^{74}	3^{56}	3^{14}	4^{14}	4^{70}
	1850	5^{57}	3^{28}	3^{56}	2^{85}	3^{92}
	1851	4^{96}	4^{16}	2^{99}	3^{06}	3^{49}
	1852	5^{35}	3^{14}	2^{35}	2^{42}	3^{34}

Es folgt aus dieser Tabelle, dass die höchsten Preise in den Jahren 1846 und 1847 gezahlt wurden. Wegen der bedeutenden Bestellungen auf Getreide in Korn zur Ausfuhr wurden die besseren Sorten Winter-Weizen im Jahre 1846 höher bezahlt, als 1845 und in den vorhergehenden Jahren; 1847 erreichte aber der Preis seinen Höhenpunkt, der nur 1817 (mit 13^{46} Rubeln) übertroffen worden war, namentlich zahlte man im Frühjahre des Jahres für besten Weizen 11^{12} und selbst 12 Rubel, im Junimonat. Als sich in England, Belgien und Frankreich die Hoffnung auf eine gute Ernte eröffnete und Frachten aus den baltischen Häfen dort anlangten, fielen zwar die Preise; sie hielten sich aber bis zum Schluss des Jahres immer noch höher, als zu Ende 1845 und am Anfange 1846. So hohe Preise hoben im Jahre 1846 auch bedeutend den Wechsel-Cours an der Odessaer Börse zu Rimessen nach allen Städten hin, mit welchen Odessa in Handelsverbindung stand, und im Jahre 1847 stand der Wechsel-Cours so hoch, wie er bisher nie gewesen war.

Für den Hafen von Taganrog finden wir den Preis von Weizen im „Odessaer Boten" nur seit dem Jahre 1847 verzeichnet:

1 Tschetwert Weizen kostete	1847	3^{50} — 7	Rubel,
	1848	3^{15} — 6^{84}	„
	1849	4^{28} — 6^{46}	„
	1850	5^{43} — 5^{78}	„
	1851	3^{43} — 5^{71}	„
	1852	3^{75} — 5^{42}	„

Es ist nicht unnöthig, zu bemerken, dass, dem Reisenden Reil*) zufolge, am 14. März 1803 die Kornpreise in Odessa diese waren:

1 Tschetwert arnautischer Weizen 7 — 7^{25} Rubel,
1 „ Winter-Weizen 5^{25} — 5^{50} Rubel,
1 „ Roggen 2^{80} Rubel,
1 „ Hafer 2 Rubel.

Der Banco-Rubel galt damals dem jetzigen Silberrubel gleich, was aus den Bemerkungen desselben Touristen sich ergiebt, nämlich:

1 Rubel galt auf Paris gleich 1 Fr. 25 Cents,
auf London „ 31 Pence Stl.,
auf Wien „ 80 Kreuzer.

Nach Hagemeister waren die Preise für 1 Tschetwert Weizen in Odessa folgende:

1814—18	30 Rub.	23 Kop. Bco.	(oder 8^{83} Silb.-Rubel)
1819—24	21 „	24 „ „	(oder 6^{07} „)
1825—29	13 „	33 „ „	(oder 3^{80} „)
1830—32	16 „	91 „ „	(oder 4^{83} „)

Wir fügen noch die aus langjähriger Erfahrung resultirende Meinung hinzu, dass in den südlichen russischen Häfen der Normalpreis des Weizens auf dem Markte, d. h. ohne Dazwischenkunft besonderer Speculanten und ohne Einfluss von Miss-Ernten im In- und Auslande, 5 R. S. ist; ein niederer ist stets wegen des theuren Transports zum Nachtheil der Producenten, dagegen gereicht jeder höhere Preis denselben zum Vortheil.

Bei Berücksichtigung der Getreidepreise im Allgemeinen wirft sich die Frage auf, in welchem Maasse sie stiegen oder fielen; die Frage ist aber schwer zu beantworten. Nebolssin bemerkt, „dass man wegen der Unzuverlässigkeit des Getreidehandels aus der Zusammenstellung der Mittelpreise von fünfjährigen oder zehnjährigen Perioden nicht bestimmen könne, in welchem Maasse sie stiegen oder fielen: ein sehr billiges oder sehr theures Jahr senkt oder hebt den Mittelpreis für eine ganze Periode, und wenn in die folgende Periode kein Jahr mit extremen Preisen fiel, so kann die Zusammenstellung dieser beiden Perioden zu einem falschen Schlusse verleiten." Zu grösserer Sicherheit bei solcher Bestimmung berechnete er die Mittelpreise für Decennien, dabei zugleich ein Jahr mit höchstem und ein Jahr mit niedrigstem Preise streichend, wir aber vermögen bei der geringen Zahl von Jahren, auf welche sich unsere Data erstrecken, solche Rechnungen nicht auszuführen.

Am Schlusse dieser Uebersicht des Getreidehandels in den südlichen Häfen Russlands können wir die wichtige Folgerung nicht unterdrücken, dass diesen Häfen von der Vorsehung das bedeutende Loos beschieden ist, den grössten Reichthum Russlands, seinen Ackerbau, in allen Zweigen, besonders in der Erzielung von Korn und in der eng damit verknüpften Viehzucht, zu entwickeln und zu fördern. Wir sind durch eine halbhundertjährige Erfahrung davon überzeugt, dass ihr Handel keine Nebenbuhlerschaft fremder Märkte zu fürchten hat, dass die auftretenden Rivale nur zum Mittel dienten, die Handels-Energie jener anzuregen, dass der Umsatz gerade dann stieg, wenn einige Jahre vorher der Handel gedrückt gewesen war."

---

*) Voyage en Crimée. Paris 1806.

Schliesslich sind wir noch in Stand gesetzt, das Gemälde des europäischen Getreidemarktes durch folgende Notiz über den Handel Sardiniens zu vervollständigen. Es war dort

	Einfuhr			Ausfuhr		
	Weizen	And. Getreide	Mehl	Weizen	And. Getr.	Reis
	Hectolitres		Kilogr.		Hectolitres	
1851	922268	80036	248300	135395	57760	194559
					Kilogrammes	
1852	1159607	135235	822722	183198	2274861	18235231
				Kilogr.		
1853	1255351	174772	589047	2416099	4397510	23683151
1854	1269281	543746	2476715	6078116	7930720	17328994

Fleischhandel. Die Fleischpreise pflegen im Allgemeinen mit den schlechten Getreide-Ernten zu steigen, weil hohe Brodpreise Fleischnahrung vortheilhafter und Viehmästung theurer machen. Ein besonderer Anlass zur Steigerung der Fleischpreise lag aber 1854 auch in der Nachfrage, welche von Seiten der Flotten Frankreichs und Englands an den Ostseeküsten entstand, während der Bedarf der russischen Truppen im Königreich Polen und der österreichischen in Galizien Zufuhren von da verhinderte, auch für Frankreich grössere Mengen verlangt wurden.

In Mecklenburg stiegen die Preise von Hornvieh um ca. 60 pCt., und ähnliche Steigerung hat wohl in den meisten Grenzbezirken des Zollvereins stattgefunden.

Butterhandel. Auf diesen scheint 1854 die Zoll-Ermässigung der österreichischen Butter wenigstens für Sachsen und Schlesien einen Preis vermindernden Einfluss gehabt zu haben. Die Butterpreise stiegen nicht im gleichen Verhältniss wie Fleischpreise, obwohl die Verminderung des Viehstandes und die kümmerliche Heuernte natürlich auch eine Verminderung der Butter-Production herbeiführen musste.

In Berlin galt Butter

	Mecklenburger.	Pommersche.	Schlesische.	Hessische.	Böhmische.
Januar—Februar thlr.	29—32	23—24½	23	24—27	—
März — Juni	31—34	26	26	27	24½
Ende Juni	—	—	20—21	21—22	19
Mitte Juli	27—30	20½	21—22	—	—
Herbst	30—34	25½	25—26½	—	24½

Holzhandel. Dieser Handelszweig wird mit dem Auslande hauptsächlich von den preussischen Ostseehäfen aus getrieben. In Danzig, befreit von der Rigaer Concurrenz und begünstigt durch die Nachfrage nach dortigen Holz-Sorten für den Kriegsschiffbau in Frankreich und England, war das Geschäft und die Ausfuhr 1854 bedeutend. Die Preisschwankungen ergaben im Allgemeinen, dass gute Schiffshölzer im Preise stiegen, andere fielen. Von Königsberg wird ein Preisrückgang von 10 bis 20 pCt. gegen das Vorjahr gemeldet. In Memel machte sich Mangel an Zufuhr aus Russland und Mangel an Absatz in Folge der englischen Geldmarkts-Verlegenheiten bemerkbar, eichene Stäbe erfuhren einen Preis-Rückgang von 30 bis 40 pCt., eichene Balken erreichten aber nahezu die Preise des Vorjahres, eben so Tonnen und eichenes Rundholz. In Magdeburg wirkte der flaue Geschäftsgang auch auf den Absatz von Bauholz; böhmisches ging um ca. 20 pCt. herunter. und werden ganze Flösse verhandelt und weiter befördert, wodurch die Absatz-Unkosten des Zwischenhandels erspart werden; böhmische Bretter sind erst gegen Ende des Jahres und nur um 10 pCt. gewichen; kieferne Hölzer aus den preussischen Provinzen jenseits der Elbe hielten sich im Preise. Eichen-Bauhölzer in guter Qualität waren immer gesuchter, seltener und theuerer. Eichenholz zu Brettern, sonst aus den

Ostsee-Provinzen stark für Frankreich gekauft, konnte in Folge der dort verunglückten Wein-Ernte nicht den gewohnten Absatz finden. Der Holzhandel der Ostsee-Provinzen, welcher sehr bedeutend sein könnte, wird übrigens durch die Eingangszölle des Zollvereines und durch die Sundzölle sehr gedrückt. Letzterer beträgt ca. 6 pCt. vom Werthe.

Weinproduction und Weinhandel hatten auch im Jahre 1854 ausserordentliche Conjuncturen in Folge der abermaligen Missernte in Frankreich, Italien und anderen Weingegenden. Am Rhein waren die Ernte-Aussichten günstig, als ein scharfer Frost in der Nacht vom 24. auf den 25. April dieselben vernichtete.

Die Ernte wurde am Rhein nur auf ein Zehntel bis ein Fünftel einer guten Mittelernte geschätzt, und von der Nachfrage aus Gegenden, welche sich sonst von Frankreich versorgten, und durch die Suspension des Weinzolles in Frankreich, so wie von der Nachfrage aus diesem Lande selbst getragen, stiegen die Preise zu einer seit Jahren nicht geahnten Höhe. Von 1848—1854 war die Weinernte

in	Rhein-preussen	anderes Preussen	zusammen	die Einfuhr	die Ausfuhr
	Eimer à 60 Quart			des Zollvereins Zoll-Centner	
1848	439627	52630	492257	181220	161230
1849	388198	38644	426842	232510	125334
1850	374800	37947	417747	252255	118719
1851	310267	45632	355899	232190	133966
1852	413285	56800	470085	214653	151361
1853	333491	99990	433481	237082	251305
1854	diese Statistik ist noch nicht ermittelt			234322	?

Von den süddeutschen Staaten fehlen die Angaben über die Production.

Dagegen war Frankreichs

	Wein-Einfuhr, verzollte Hectolitres	Ausfuhr französ. Weine Hectolitres	Production, Schätzung Millionen Hectolitres	Durchschnittspreis des ordin. Weines Francs
1848	2307	1548378	36	15
1849	2250	1872416	38	15
1850	3195	1910654	28	19
1851	3019	2269030	25	21
1852	3478	2438562	20	24
1853	4477	1976026	15	36
1854	121390	1309496	12	44

Die Preise deutscher Weine, schon 1853 im Vergleich zu den Preisen vor zehn Jahren um 40 pCt. gestiegen, erfuhren eine neue Steigerung, um so mehr, als die Qualität die der beiden Vorjahre übertraf. Der Handel war so lebhaft, als es die Meinung der Besitzer von Vorräthen zuliess, welche zum Theil damit zurückhalten, in der Meinung weiterer Preissteigerung. Moselweine, sonst 25 bis 400 thlr. per Fuder von 970 Liter, sind mit 50 bis 800 thlr.; weisse Weine des linken Rheinufers von Bingen bis Coblenz, früher 8 bis 30 thlr., sind mit 18 bis 50 thlr.; weisse Weine an der Nahe, sonst 70 bis 100 thlr. für das Stück von 1160 Liter, sind mit 120 bis 800 thlr.; rothe Weine, rothe Rheinweine, für die Ohm von 150 Liter sonst 8 bis 25 thlr., mit 20 bis 45 thlr.; Ahrweine, für die Ohm von 150 Liter sonst 12 bis 50 thlr., mit 25 bis 75 thlr. bezahlt worden.

In Würtemberg, wo die Qualität derjenigen des Jahres 1846, die Menge der Ernte aber nur auf ein Achtel der gewöhnlichen, d. h. auf 25134 Eimer (à 294 Liter) geschätzt wurde, galten gegen 1851 Klevner sonst 60 fl., jetzt 125 fl.; Zuckerlen sonst 55 fl., jetzt 122 fl.; Risling sonst 50 fl., jetzt 120 fl.; Klein-Heppach sonst 22 fl., jetzt 60 fl.

Taback des Zollvereins folgte in den Preisen dem Steigen der ausländischen Tabacke, und für die sogenannten Pfälzer Blätter, zur Cigarrenfabrikation vorzüglich geeignet, wurden sogar vom Auslande sehr hohe Preise bewilligt. Die Tabackfabrikation machte jedoch keine sonderlichen Geschäfte, da sie die für gewohnte Sorten einmal angenommenen Preise nicht zu erhöhen wagte. Der inländische Rohtaback sowohl, als der verarbeitete Taback sind bekanntlich durch hohe Zölle geschützt; man hat die Bremer Fabrikanten gezwungen, die Arbeit, welche sie besser und billiger in Bremen bewerkstelligen konnten, in den Zollvereinsgrenzen zu machen. Dieser Umstand ist die Ursache der verminderten Einfuhr von Cigarren. Wahrscheinlich wird diese Verminderung noch mehr zunehmen und die Zoll-Einnahme sich demzufolge noch mehr vermindern.

Oelsaat und Oel. Die Preise des Rapsöls erfuhren eine neue Steigerung, theils weil Vorräthe vom Vorjahre an allen Handelsplätzen fehlten, theils weil aus Russland die Zufuhren von Fett nicht in gewohnter Menge und nur auf dem theueren Landwege eintrafen, und endlich weil die Raps-Ernte im Allgemeinen in Quantität und Qualität mittelmässig, durch Fröste im April stellenweise total gelitten hatte. Der Zollverein war der vollen Wirkung dieser Ungunst ausgesetzt, weil der Eingangszoll auf Saat, durch die Unkosten der Versteuerung, wie der Bericht der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft sagt, oft vervierfacht, die Zufuhren aus Mecklenburg und Holstein abwendete und der hohe Eingangszoll, 1 thlr. 10 sgr. vom Centner Oel, diesen Bezug von aussen nahezu unmöglich macht. In Berlin galt Rappssaat gleich nach der Ernte 75—80 thlr., im Herbst 90 thlr., im December 105—112 thlr. pro 25 Scheffel. Rüböl galt Januar 12 thlr., Juni 11⅔ thlr., October 15½—17 thlr., December 15½—16 thlr.; in Danzig stieg der Preis des Rüböles von 12 auf 17 thlr. Aus Schlesien, wo Raps in Reichenbach von 3 auf 4½ thlr. pr. Scheffel, in Breslau von 78 bis 125 sgr. stieg, wurden beträchtliche Quantitäten nach Oesterreich versandt, weil die ungarische Ernte gänzlich fehlgeschlagen hatte, und stiegen die Preise im Bezirk Reichenbach von 13 auf 17½ thlr. p. Ctr., in Breslau von 12½ thlr. auf 16½ thlr. In Elbing wurden die ersten Anfuhren nach der Ernte mit 90, 95 bis 105 sgr. für Raps und Winter-Rübsen, 60—75 sgr. für Sommer-Rübsen bezahlt und stieg der Preis um ca. 10 pCt. Rüböl stieg von 12½ allmälig auf 15¼, Leinöl von 11½ auf 14¼ thlr. In Magdeburg war während des ersten Semesters der Preis stationair auf 12 bis 12½ thlr., stieg aber dann allmälig auf 17½ thlr. Eine neue Verwendung hat Rüböl dadurch gefunden, dass es abgekocht mit Rinderfett statt Butter verbraucht und auch in den Runkelrüben-Fabriken zum Abschäumen des Saftes beim Kochen angewendet wird.

Oelkuchen in Berlin 60 sgr., Danzig 52 sgr., Bresslau 62 sgr., Königsberg 65 sgr. Auch Leinkuchen erreichte diese Preise in Folge des Futtermangels, welcher auch durch die Ernte von 1854 nicht gehoben wurde.

Rapsöl zahlt im Zollverein 1 thlr. 10 sgr. Eingangszoll, während Baumöl für den Fabrikgebrauch zollfrei ist, eben so zahlt Thran nur ⅕, Hanföl nur ¼ des Elbzolles, während Rapsöl die Hälfte bezahlen muss, Rübsaat ist einem Eingangszoll von 1¼ sgr. unterworfen, gebrauchte Oelfässer, welche leer vom Auslande zurückkommen, sind grossen Weitläufigkeiten oder dem Zoll unterworfen; all diese Umstände wirken zur Vertheuerung des Rapsöls, Verminderung des Rapsöl-Verbrauches.

Spiritus. Der Spiritushandel war im Jahre 1854 durch die starken Nachfragen aus allen Weinländern, in welchen die Wein-Ernte missrathen war, sehr belebt. Die Herabsetzung des hohen französischen Eingangszolles auf Spirituosen trug zur Erhöhung der Ausfuhr dorthin bei, die Preise wurden durch die Missernte der Kartoffeln und durch die hohen Getreidepreise getrieben. Eine weitere Steigerung der Ausfuhr und Preise scheint

nur dadurch aufgehalten worden zu sein, dass etwa ein Drittel der französischen Rübenzucker-Fabriken sich auf die Spiritus-Erzeugung verlegten.

Wie bedeutend die Lage des französischen Marktes influirt, ergiebt sich daraus, dass in Frankreich war:

	1852	1853	1854	
verzollte Einfuhr	12999	12727	60839	Hectolitres,
Ausfuhr französ. Branntweins	276443	247838	149788	„
Mehr-Ausfuhr	263444	235111	88949	„

In Berlin war Anfang des Jahres der Preis pr. 10,800 pCt. 38½ thlr., sank im April bis 26½ thlr., stieg im November auf 38½ thlr. und schloss im December mit 34½ thlr.

In Cöln, wo etwa 30000 Ohm roher Spiritus zu rectificirtem Spiritus, Liqueur, gereinigtem Branntwein etc. verarbeitet wurden, stellte sich der Jahres-Durchschnittspreis auf 37 thlr.

In Danzig, wo ca. 18000 Ohm verbraucht und verhandelt wurden, waren die Preise:

Januar 30 thlr., Febr. 28⅔—29 thlr., März 28½—25 thlr., April 28—30 thlr., Mai/Juni 30 thlr., Juli/August 28 thlr., Sept. 24½—27⅓ thlr., October 28—30 thlr., Nov. 30—29 thlr., Dec. 28½—29 thlr.

In Elbing begann Spiritus mit 32 thlr. per 9,600 pCt., fiel bis April auf 26½, hob sich im Juli wieder auf 30 thlr., ging im August auf 25 thlr. zurück, stieg im Herbst auf 30, 31 und 32 thlr., schloss aber im December zu 28, 27⅙ thlr.

In Breslau war der Preis des Kartoffel-Spiritus pr. Eimer von 60 Quart ohne Fass:

Januar 13½ thlr., Febr. 13¼ thlr., März 12½ thlr., April 13 7/12 thlr., Mai 14 5/12 thlr., Juni 14⅜ thlr., Juli 14 thlr., August 15 thlr., Sept. 15½ thlr., Oct. 17 thlr., Nov. 16⅔ thlr., Dec. 15½ thlr.

Melassen-Spiritus musste in der Regel 15 sgr. bis 1 thlr. billiger verkauft werden.

Bergwerksproducte. Ungeachtet der ungeheuer vermehrten Förderung von Steinkohlen in allen Ländern zeigte sich schon im Jahre 1853 ein Mangel an diesem Material, der 1854 durch den grossen Bedarf der westmächtichen Flotten so bedeutend erhöht wurde, dass die Preise sich gegen frühere Jahre in England nahezu verdoppelten und in Preussen demzufolge auf die Höhe von 1850 zurückkehren konnten, d. h. um ca. 12 pCt. stiegen. Ungeachtet der hohen englischen Preise rentirt es, nach den wichtigsten Verbrauchsplätzen des nördlichen Zollvereines englische Kohlen zu beziehen, theils weil diese in der Qualität die meisten Vereinsländischen übertreffen, theils weil die Grubenbesitzer in den Preiserhöhungen dem Auslande eiligst zu folgen pflegen und bei der Höhe der Landfrachten nach den Hauptverbrauchsplätzen mit dem Wassertransport englischer Kohlen auf dem Meere und dessen weit ins Land reichenden Zuflüssen nicht zu concurriren vermögen.

Mehrere neue Lager wurden namentlich in den Rheinlanden erschlossen. In Preussen war die Production

	1852	1853	1854	
von Steinkohlen	25788000	28668165	34015000	Tonnen,
Braunkohlen	11761000	12200687	12365000	„

Die Kohlenproducenten der Provinzen Rheinland und Westphalen haben einen Verband geschlossen, welcher von Zeit zu Zeit die Preise der Kohlen festsetzt und dessen Mitglieder nicht unter diesem Preise verkaufen dürfen. Wenn dies auch vom Standtpunkt des freien Eigenthums eine vollständig berechtigte Maassregel ist, so ist doch nicht einzusehen, wie eine Regierung sie dulden kann, welche Verabredungen der Arbeiter, nicht unter gewissem Lohne arbeiten zu wollen, zu bestrafen pflegt.

Der Durchschnittspreis 1851, 11 sgr. für Steinkohlen, stieg 1854 auf 12¼ sgr. und blieb für Braunkohlen auf 4 sgr., beides, ungeachtet der Mehrproduction und ungeachtet dass dieselbe vorzugsweise in geringeren Kohlensorten bestand, so dass qualitativ die Vermehrung nicht im gleichen Maasse wie quantitativ stattfand.

Eisen, dieses Brod der Industrie, das Hauptmaterial und die Bedingung jeder grösseren Gewerbthätigkeit, wird im Zollverein in solch steigendem Maasse gebraucht, dass ungeachtet der vermehrten inländischen Production 1854 auch die Einfuhr aus dem Auslande im Vergleich zu den Vorjahren wesentlich sich hob, obwohl daselbst die Eisenpreise von ihrem schon im Jahre 1853 erreichten hohen Standtpunkt bis Mitte des Jahres noch bedeutend stiegen, indem z. B. in Schottland die Tonne Roheisen, Anfang des Jahres 78 sh. p. Tonne, nach einigen Schwankungen im Juli auf 92 sh. stieg und ungeachtet schlechten Absatzes nach Nordamerika, Ausfall des Absatzes nach Russland, Ende des Jahres sich noch auf 65 sh. behauptete, ein Preis, höher als der Durchschnitt jedes Jahres von 1846 bis 1852. In Köln wurde bezahlt, Roheisen Nr. 1, zum Vergiessen, 21 bis 22 thlr., zur Stabeisen-Fabrikation 18 à 18½ thlr., Holzkohlen-Roheisen 22 à 23 thlr., gewöhnliches Stabeisen 41 à 45 thlr. p. 1000 Pfd.; mit dem Rückgang der englischen Preise fand aber auch ein Weichen des Kölnischen statt, während im Bezirke der Handelskammer von Elberfeld und Barmen das Preissteigen fortdauerte. In Schlesien wurde Holzkohleneisen Anfang des Jahres 65 sgr., Mitte des Jahres in guten Marken von 70 bis 72 sgr. p. Ctr., in grossen Lieferungs-Contrakten, welche theilweise auf Jahre laufen, begeben und das kaltbrüchige Eisen, Anfang des Jahres 55 sgr., schloss Ende des Jahres mit 65 sgr. p. Ctr. Steinkohlen-Roheisen folgte in Schlesien mehr den Schwankungen des englischen Marktes. Coaks-Roheisen schwankte zwischen 64—67 sgr. Schlesien konnte die Nachfrage nach Roheisen nicht befriedigen. Geschmiedet und gewalztes Eisen, zum Theil in Folge der Unterbrechung der Hüttenthätigkeit, wo diese mit Wasser betrieben wird, durch Ueberschwemmung, wurde zu Breslau bis Mitte des Jahres mit $4^{11}/_{12}$ thlr., im 3. Quartal bis 5 thlr., im 4. bis 5½ thlr. bezahlt. Die Werke, meist durch Arbeiten für Eisenbahnen beschäftigt, lieferten wenig Handelseisen, können auch die Concurrenz mit Westphalen kaum halten, und das englische Eisen war namentlich in starken Stabsorten wohlfeiler als die schlesischen Walzwerke es zu liefern geneigt waren.

Die Bergwerksbesitzer in Schlesien und am Rhein, namentlich die Letzteren, mussten, um zur Ausdehnung ihrer Production Bergleute zu gewinnen, deren Lohn bedeutend erhöhen, er stieg in einzelnen Gegenden um 50 pCt. Rohstahl stieg im Zollverein nicht in dem Maasse, wie Kohlen und Eisen. Draht fand durch die fortwährende Ausdehnung der Telegraphen vergrösserten Absatz bei festen Preisen, die jedoch nicht im Verhältniss des Roh-Materials stiegen. Bisher war den Kratzendraht-Fabrikanten ein bedeutender Zollnachlass gewährt, wenn sie zu ihrer Fabrikation Draht vom Ausland bezogen. Diese Begünstigung ist nun beschränkt worden und sind die Draht-Fabrikanten damit natürlich sehr zufrieden, während die Kratzen-Fabrikanten zum Theil die Möglichkeit der Fortsetzung ihrer Industrie bezweifeln. Näh- und Stricknadel-Fabrikation bei den hohen Zöllen Russlands, Frankreichs und Oesterreichs, was die Ausfuhr anbetrifft, hauptsächlich auf den Markt der Vereinigten Staaten angewiesen, hatte in Folge der dortigen Handelskrise nicht den gewöhnlichen Absatz. Nach Australien wurden Ausfuhrversuche gemacht, scheiterten aber an der für die englische Concurrenz bestehenden Zollbegünstigung von 10 pCt. Eine der Regierungs-Einmischungen in die Vertragsverhältnisse zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, die Beschränkung der Arbeitszeit für jugendliche Arbeiter, deren gerade bei der Nadel-Fabrikation im Verhältniss zur Gesammt-

Arbeiterzahl viele nothwendig sind, wird wahrscheinlich diesem Industriezweig grossen Abbruch thun, da die Löhne im Verhältniss zur Arbeitszeit erniedrigt werden müssen und die erwachsenen Arbeiter nicht ohne die Vorarbeiten der jugendlichen produciren können, daher mit jenen feiern und weniger Lohn nehmen müssen, sich daher von dieser Industrie abwenden werden, wenn sie bei anderen vortheilhaftere Verwendung finden. Für die Ausfuhr nach Oesterreich zeigten sich die Zwischenzölle der meisten Eisenwaaren als viel zu hoch.

Die Eisenwaaren- und Maschinen-Fabrikation, namentlich letztere, war auch 1854 sehr beschäftigt. Es ist dies aber vorzugsweise dem Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb zuzuschreiben, denn der Entwicklung dieser Industrie zu anderen Zwecken steht der Schutzzoll auf das Rohmaterial, welcher 10 sgr. auf Roheisen, 1½ thlr. auf grobes, 2½ thlr. auf dünnes Stabeisen nimmt, wahrhaft vernichtend entgegen. Die Kaufmannschaft zu Berlin sagt in ihrem Jahresbericht: die inländischen Gruben und Hütten befriedigen den Bedarf nicht, für den Bezug vom Auslande sind aber die Zölle so erschwerend, dass der Eisenverbrauch nicht zu der Höhe gelangen kann, welche zu erreichen wünschenswerth und nothwendig ist. Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg sagt: „die grosse Vertheuerung des Stabeisens durch die Steuer ist ein Hemmschuh für den Ackerbau und die ganze gewerbliche Industrie, und die Cultur der Ostseeprovinzen wird zum Nutzen einzelner Eisenwerkbesitzer gewaltsam zurückgehalten. Dem Schiffbau und der Rhederei ist zwar die Steuerbefreiung bewilligt, jedoch sind die Formalitäten so schwierig und so überaus lästig, dass Anker und Ketten dessen ungeachtet aus dem Ausland bezogen und vieles Eisenwerk zum Schiffsbau aus dem freien Verkehr genommen wird.“ Die preussische Bergwerks- und Hüttenproduction von Metallen war:

		1852	1853	1854
Eisenenerz	Tonnen	1389589	1496516	2194000
Zinkerz	„	3620960	3246660	3579000
Bleierz	„	281697	324645	417000
Kupfererz	„	530093	1254248	1250000
Roheisen in Hütten		173	211	223
	Centner	3176000	3958000	4966000
Eisengusswaaren . .	„	1351000	1509000	1938000
Stabeisen u. Schienen	„	3588000	4063000	4500000
Rohzink	„	694000	693000	784000
Garkupfer	„	30988	33302	32468
Blei und Glätte . . .	„	136000	144000	208000

Von dem Roheisen wurden 1854 etwa die Hälfte bei Holzkohlen, die andere Hälfte bei Steinkohlen erzeugt, was gegen 1851 ein grosser Fortschritt der letzteren Production ist, von dem Stabeisen etwa ¼ mit Holzkohlen und ¾ bei Steinkohlen. Grosse reiche Lager des besten Roheisens wurden entdeckt und mehrere Gesellschaften mit grossem Capitale bildeten sich zur Ausbeutung der Gruben. Die Stabeisen-Fabrikation musste den grösseren Theil ihres Bedarfes von Roheisen aus dem Auslande beziehen und hatte schon unter dem erhöhten Schutzzoll auf belgisches Roheisen zu kämpfen. Anträge der preussischen Regierung auf Herabsetzung des letzteren Zolles hatten bei der General-Conferenz des Zollvereins keinen Erfolg. Wie Eisen stiegen auch alle anderen Metalle ungeheuer im Preise.

Leinen-Industrie. Die Flachs-Ernte von 1853 war in Ostpreussen, Polen und Russland reichlich und die Qualität mittelmässig gut, während sie in nahezu allen andern Productions-Ländern in Menge und Qualität gleich schlecht ausfiel.

Im Jahre 1854, dessen Ernte vor Jahresschluss natürlich nur theilweise zu Markte kommen konnte, war in Deutschland sowohl als in Frankreich,

Belgien und Irland weniger Flachs als sonst gesäet werden, weil die hohen Getreidepreise Korn-Aussaat vortheilhafter erscheinen liessen.

In Irland, wo die dem Flachsbau gewidmete Ackerzahl von 58317 im Jahre 1847 auf 91040 im Jahre 1850, 138619 im Jahre 1851, 137008 im Jahre 1852, 175579 im Jahre 1853 gestiegen war, ging sie 1854 auf 150972 zurück.

Diese Umstände gaben, als die Blokade der russischen Häfen die Nachfrage des Bedarfs und der Speculation der Fabrikländer auf preussische Häfen concentrirte, dem Handel eine ausserordentliche Lebhaftigkeit, welche die Preise im ersten Vierteljahre rasch um 20 pCt. hob. Diese Steigerung rief aber den russischen Flachs auf dem Landwege in solcher Menge herbei, dass nach England mehr Flachs gelangte, als der Bedarf erforderte, da inzwischen die Garn- und Leinwand-Fabrikanten durch die amerikanische Krise und den Krieg ihren Absatz vermindert sehend, den Importeuren den Flachs nicht in gewohntem Maasse abnahmen. Dies führte eine Reaction der Preise herbei und wurden diese Ende 1854 zum Theil niedriger als Ende 1853 notirt. Gleiches ereignete sich mit Hanf und Werg. Wahrscheinlich würde die Reaction noch bedeutender gewesen sein, wäre nicht die Flachs-Ernte des Jahres 1854 abermals, wenn auch nicht in gleichem Grade wie 1853 in Irland unergiebig gewesen und in Russland hinter der Ernte von 1853 zurückgeblieben.

Die Grösse des Zwischenhandels der preussischen Häfen in Flachs, Hanf und Heede lässt sich daraus ersehen, dass im Zollverein

	eingeführt wurden		ausgeführt wurden	
	1853	1854	1853	1854
	291350	1525731	274056	1269012 Ctr.
mehr eingeführt	17294	256719		

und dass durch die preussischen Häfen importirt wurden 1851: 133930 Ctr., 1852: 200393 Ctr., 1853: 238746 Ctr., 1854: 1386814 Ctr.

Der grosse Mehrbetrag des Ueberschusses zwischen Einfuhr und Ausfuhr im Jahre 1854 muss theils den in Memel verbrannten Vorräthen, theils denjenigen zugeschrieben werden, welche über den englischen Bedarf herbeigeführt wurden.

Eine in dem ersten dieser Jahrbücher und von dem Herausgeber schon früher vielfach gelehrte Wahrheit, dass die Handspinnerei sich gegenüber der Maschinenspinnerei nicht halten könne, nicht der Mühe verdient, erhalten zu werden, und dass die bedauerlicher Weise da und dort verschleuderten Staatsgelder und Schutzzoll-Massregeln zur Erhaltung der Handspinnerei und zur Vertheuerung der Leinenweberei eben auch diese nur vernichten können, ist in den Berichten der preussischen Handelskammern für das Jahr 1854 nun mit ziemlicher Einstimmigkeit anerkannt worden. Nur das feinste Handgespinnst aus dem feinsten Flachs scheint noch ein Bedürfniss für einige Fabrikate, z. B. für Leinen-Batiste, zu sein, welche in Frankreich von Handgespinnst gemacht, natürlich nicht als französisch verkauft werden können, wenn sie von Maschinengespinnst gemacht werden. Was die Leinengewebe anbetrifft, so war der Absatz der deutschen Fabrikanten im Jahre 1854 weder gross noch lohnend, da die Theuerung der Nahrungsmittel den Verbrauch aller Fabrikate beschränkte und die grösseren Kosten der Rohstoffe nicht durch Erhöhung der Preise eingebracht werden konnten. Die Messen zu Frankfurt und Leipzig fielen ungünstig aus, jedoch scheint bei dem Absatz innerhalb des Zollvereins die irische Concurrenz nicht in gleichem Masse wie früher sich geltend gemacht zu haben, und die deutschen Fabrikate durch Nachahmung des irischen Appretes und der irischen Packung wieder etwas mehr Raum gewonnen zu haben.

Wolle und Wollen-Fabrikate.

Die preussischen Wollmärkte.

Uebersicht der im Frühjahr 1853 und 1854 auf nachstehend benannten Märkten verkauften Wolle und der dafür bezahlten Preise.

Orte.	Es ist verkauft im Frühjahr		Die durchschnittlichen Preise waren im Frühjahr 1854					Die durchschnittlichen Preise waren im Frühjahr 1853					Geldbetrag nach dem Durchschnittspreise	
	1854	1853	extrafeine	feine	mittlere	ordinäre	im Durchschn.	extrafeine	feine	mittlere	ordinäre	im Durchschn.	1854	1853
	Ctr.	Ctr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.
Berlin	60117	75899	91	81	63	52½	71⅞	101½	88½	73	50	78¼	4320909⅜	5939096¾
Breslau	51000	49400	121	97½	78	56	88⅛	140	112½	91½	60	101	4494375	4989400
Coblenz	612	711	—	56	43	35	44⅔	—	56½	44 11/12	37⅓	46¼	27336	32883¾
Königsberg in Preussen	7902	9238	—	80	69	57½	68⅚	87½	77½	67½	—	77½	543921	715945
Landsberg a. d. Warthe	9900	11500	77	68	59	47	62¾	85	75	63	48½	67⅞	621225	780562½
Magdeburg	2306	2963	—	68½	62	47	59⅙	—	66½	56½	46½	56½	136438⅓	167409½
Mühlhausen	704	580	—	60	52½	45	52½	—	66	55	45	55⅓	36960	32093⅓
Paderborn	4026	3276	72	63	50	40	56¼	75	64	52	38	57¼	226462½	187541½
Posen	12433	11104	—	85	75	45	68⅓	—	85	78	58½	73⅚	849588⅓	819845⅔
Stettin	13628	13545	—	70½	58	44¼	57 7/12	—	80½	63	44½	62⅔	784745⅔	848820
Stralsund	4751	650	—	—	58	—	58	—	—	72½	—	72½	275558	47125
Summa	167379	178866	Durchschnitt				73½	Durchschnitt				81⅓	12317519 5/24	14560722⅔

Durchschnittspreis 1836: 93⅛ 1837: 69⅛ 1838: 79⅓ 1839: 79⅝ 1840: 67¼ 1841: 75¾ 1842: 64⅓ 1843: 68¾ 1844: 77⅛ 1845: 84½ 1846: 72⅔
1847: 76½ 1848: 50¼ 1849: 76½ 1850: 75⅔ 1851: 70⅞ 1852: 74.

Wie aus der Tabelle Seite 160 des Jahrbuchs III. hervorgeht, war die Menge der auf den preussischen Frühjahrsmärkten gebrachten Wollen in allen Vorjahren seit 1840, mit einziger Ausnahme von 1843 und 1848, grösser als 1854, und zwar hatte sie 1847 bereits 227752 Ctr. erreicht. Es scheint daher, da 1854 keineswegs die Wollschur ungünstig war,

dass in Preussen die hohen Preise der Nahrungsmittel vielfach das Schlachten der Schaafe veranlasst oder die Industrie der Landwirthe mehr auf die Production von Brotfrüchten gelenkt haben. Uebrigens wirkte auch 1854 eine grosse Sterblichkeit unter den Schaafen vermindernd auf den Wollertrag. Da die Wolle

	Einfuhr 1853	Einfuhr 1854	Ausfuhr 1853	Ausfuhr 1854
	223991	233484	82145	130512
mehr ein- als ausgeführt			141846	102972 Ctr.,

so muss entweder die Wolle-Production in den anderen Zollvereinsstaaten zu-, oder die Wolle-Verarbeitung im Zollverein abgenommen haben. In einigen Zeitungen, z. B. in der sonst gut bedienten Hamburger Börsenhalle, ist eine Liste der englischen Wolle-Einfuhr mitgetheilt worden, nach welcher es schien, dass 1852 86^8 1853 85^6 1854 75^6 Millionen Pfd. Wolle, worunter aus Deutschland 1852 10^1 1853 5^6 1854 5^1 Mill. Pfd. Wolle importirt worden seien. Es war aber:

Jahr.	Wolle-Einfuhr in Grossbritannien von									Ausfuhr	
	Spanien.	Deutschland.	Anderen Staaten von Europa.	Britische Besitzung in Süd-Afrika.	Britische Besitzung in Ost-Indien.	Britische Ansiedlg. in Australien.	Süd-Amerika.	Anderen Staaten.	Total.	fremder Wolle.	britischer Wolle.
	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.
1840	1266902	21512664	8541264	751741	2441370	9721243	4387274	513823	49436284	1014625	4810387
1841	1088200	20959875	8305994	1079910	3008664	12399362	9174249	155220	56170974	2554455	8471235
1842	670239	15613269	7050436	1265768	4246083	12979856	3207489	848499	45881639	3637789	8578691
1843	597091	16805448	5877538	1728453	1916129	17433780	4588987	295667	49243093	2961282	8179639
1844	918853	21847684	15313087	2197143	2765853	17602247	3760063	1308831	65713761	1972674	8947619
1845	1074540	18484736	17606515	3512924	3975866	24177317	6468338	1513619	76813855	2662353	9000000
1846	1020476	15888705	11733601	2958457	4570581	21789346	4890273	2404023	65255462	3011980	11000000
1847	424408	12673814	7935697	3477392	3063142	26056815	7295550	1665780	62592598	4809725	9000000
1848	106638	14429161	7024098	3497250	5997435	30034567	8851211	924487	70864847	6575584	10000000
1849	127559	12750011	11432354	5377495	4182853	35879171	6014525	1004679	76768647	12450497	11184902
1850	440751	9166731	8703252	5709529	3473252	39018221	5296648	2518394	74326778	14388674	12002773
1851	383150	8219236	14263156	5816591	4549520	41810117	4850048	3420157	83311975	13729987	8573103
1852	233413	12765253	13382140	6388796	7880784	43197301	6252689	3661082	93761458	11316933	13919277
1853	154146	11584800	26861166	7221448	12400869	47075812	9740032	4358172	119396445	11725369	6743129
1854	424300	11448518	14481483	8223598	14965191	47489850	6134334	2954921	106121995	24509263	12988939

Wie aus umstehender amtlicher Uebersicht hervorgeht, war daher

	1852	1853	1854	
die allgemeine Einfuhr	93^7	119^4	106^1	-
die aus Deutschland .	12^7	11^6	11^5	Millionen Pfd.,

so dass eine neuerliche Abnahme der deutschen Woll-Einfuhr in England nicht zu ersehen ist. Eben so wenig macht sich in den britischen Einfuhren eine Abnahme der aus Australien, wie sie von den Gold-Entdeckungen und ihrem magnetischen Einfluss auf die Arbeitskräfte erwartet wurde, bemerkbar. Nur West-Australien lieferte weniger als früher, weil dort keine Goldlager die Auswanderung an sich ziehen. Die Preise des Jahres 1854 waren übrigens auf den preussischen Märkten, was extrafeine Wolle anbetrifft, mit Ausnahme des Jahres 1848, niedriger als seit 30 Jahren, in feinen und mittelfeinen Waaren fand zwar auch ein Rückgang gegen die früheren Jahre statt, jedoch nicht im gleichen Maasse, wie bei extrafeinen, sonderbarerweise stiegen die ordinairen Sorten, für welche bekanntlich die australische Concurrenz am meisten gefürchtet wurde. Vielleicht war das Steigen der Preise ordinairer Wollen eine Folge des grossen Bedarfs von Armeetüchern, in welchem Falle es aber noch unerklärt bleibt, dass im Herbste sämmtliche Wollsorten einen Preisrückgang erfuhren. Dass auch die Verarbeiter feiner Wolle über Preissteigerung im Jahre 1854 klagen, lässt sich aus obigen amtlichen Preislisten nicht erklären. Der jetzt freilich von 2 thlr. auf 10 sgr. herabgesetzte Ausfuhrzoll auf Wolle, namentlich aber der bisherige hohe französische Zoll von 22 pCt., welcher neuerdings jedoch ermässigt wurde, sind Hindernisse für den Absatz deutscher Wollen.

Die deutschen gestrickten und gewirkten Wollwaaren fanden im Jahre 1854 und 1855 einen neuen ausserordentlichen Absatz an die alliirten Armeen. In Merinos und dergleichen Modewaaren scheint die Fabrikthätigkeit und deren Absatz unter der durch die Theuerung von Nahrungsmitteln und Vermehrung der Steuern allgemeinen Sparsamkeit in der Toilette und unter der amerikanischen Handelskrise gelitten zu haben. Auch empfinden die Zollvereins-Fabrikanten die in Färberei und Druck ihnen überlegene Concurrenz der österreichischen.

Von Tuchen scheinen die guten schlesischen und hochfeinen wollfarbigen rheinischen in überseeischen Ländern immer mehr Beifall zu finden und deren Absatz auch durch die amerikanische Handelskrise nicht unterbrochen worden zu sein, während Consignationen von ordinären Tuchen nach den Vereinigten Staaten bis 40 pCt. Verlust brachten. In Brasilien leiden die Tuch-Importeure durch die Willkür, mit welcher von den Zollbeamten die unklaren Kategorieen des Zolles gewählt werden; in Spanien, wohin Frankreich und England seit der Zollreform viel verkaufen, sind die deutschen Fabrikate noch nicht eingebürgert. Russlands Zoll-Ermässigung war, wie für beinahe sämmtliche Artikel, auch für Tuche unzureichend, und der Verkauf von Tuchen nach Dänemark und Holstein geht durch die gegenwärtige Höhe des dortigen Schutzzolles allmälig verloren. Innerhalb des Zollvereins entstehen immer mehr Fabriken, welche dem an vielen preussischen und sächsischen Orten handwerksmässigen Betrieb der Tuchweberei den Fortbestand kaum noch möglich macht. Die Gewohnheit der preussischen Regierung, bei den Lieferungen für die Armee vorzugsweise die Tuchmacher-Innungen zu begünstigen, ist keine glückliche Verwendung von Staatsmitteln, denn sie ermuthigt nur noch zur Fortsetzung einer auf falscher Basis beruhenden Industrie und verlängert die Leiden ihres unvermeidlichen Unterganges. Durch die Zoll-Einigung mit Hannover scheint der Absatz zollvereinsländischer Tuche dahin wesentlich gewonnen zu haben. Im Uebrigen war der Absatz auf den Zollvereins-Märkten nur in Modetuchen leidlich, sonst schlecht, und die Preise der Tuche stiegen nicht im Verhältniss zu der Preissteigerung, welche das Rohmaterial 1853 erfahren hatte.

In Bieber und dergleichen scheint der strenge Winter schliesslich das Geschäft gut gestaltet zu haben.

Baumwollwaaren. Der Bericht von Emden in Hamburg sagt über den Baumwollverbrauch im Allgemeinen:

„Es bewährte sich in diesem Jahre, dass die Blüthe der Gewerbe keinesweges durch kriegerische Ereignisse und einzelne Missstände in Europa in dem Maasse, wie es befürchtet worden war, verringert werde, dass besonders die aus Baumwolle verfertigten Gewebe einen ständigen und gesicherten Absatz haben, und daher die Ansicht nicht unbegründet scheint, dass selbst, wenn der bis jetzt in der südöstlichen Spitze Europas eingeengte grosse Weltkampf einen erweiterten Umfang gewinnen sollte, ein Ernteertrag von 3 Mill. Ballen in den Vereinigten Staaten nichts desto weniger hinreichende Verwendung finden dürfte, da die Union den fünften Theil selbst über die Spindel gehen lässt, und geringe Stoffe dieses Elementes der Gewerbthätigkeit wie Brodstoffe allen Volksschichten des Erdballes unentbehrlich geworden.

Das gigantische Bild materieller Zustände, welches die Vereinigten Staaten unseren Blicken enthüllen, ist so hervorragend und staunenerregend, dass alle Leistungen der Vergangenheit nicht nur überboten werden, sondern eine noch grössere Zukunft dort mit Sicherheit anzunehmen ist. Alle Elemente gesellschaftlicher Erwerbsquellen sind dort in gleich wachsendem Fortschritte und üppigstem Schwunge. Eine Bodenfläche von 450000 englischen Quadratmeilen umfasst die Baumwollzone, wovon zwei Drittel dem Anbau dieser Pflanze nicht entsprechen; aber das eine letzte Drittel ist hinreichend, das gegenwärtige Erzeugniss zu versechsfachen; 800000 Hände sind gegenwärtig mit ihrem Anbau beschäftigt, wovon 85 pCt. Sclaven und 15 pCt. Weisse, welche auf eigenem Boden die Baumwolle bauen; 800000 Tonnen heimischer und 140000 Tonnen fremder Schiffsraum und 40000 ihrer Seeleute nimmt der Versand in Anspruch.

Ernteertrag, Ausfuhr und Verbrauch in den Vereinigten Staaten.

	1853—54	1852—53
Ernteertrag	2927608 B.	3262882 B.
Ausfuhr	2319148 „	2528400 „
Vorrath 1. September	133856 „	135643 „
„ im Innern	22476 „	14239 „
Verschifft nach Grossbritannien	1603750 „	1736080 „
„ „ Frankreich	374058 „	426728 „
„ „ Nord-Europa	176168 „	193656 „
Verbrauch in den Vereinigten Staaten	606769 „	671009 „
Hausarbeit in d. Anfuhren nicht angeführt	60000 „	60000 „
Gesammtverbrauch	666769 B.	731009 B.
per Woche	12822 B.	14058 B.
		Abnahme 8 pCt.

Nach dem Census vom 30. Juni 1852 bis 30. Juni 1853 war dort

der Verbrauch an Baumwolle	301380000	Pfd.
„ „ fremder Baumwolle	244548	„
Verlust durch Feuer und auf der See	3000000	„
Ausfuhr	1093230639	„
Zahl der Baumwoll-Fabriken	1094	
Betrag der Capital-Anlage	74501031	Doll.
Verbrauch an Kohlen	121099	Tonn.
Werth des Rohstoffes	34835056	Doll.

Zahl der Arbeiter:

männlich	weiblich			
133150	59176	Lohn	1357192	„

Die gewerbliche Thätigkeit Frankreichs, hervorragend durch Geschmack, Feinheit und Farbenglanz, verbraucht den grössten Theil ihrer Erzeugnisse selbst, versendet nach dem Auslande für 110 Mill. Fr. und erhält für ihre unübertroffenen Stoffe die höchsten Preise. Im Verhältniss des Verbrauches an Baumwolle ist ihm England sehr überlegen; dort war der Verbrauch 671¼ Mill. Pfd. gegen 137 Mill. hier, oder 24⁴⁴ Pfd. gegen 3⁸⁴ Pfd. per Kopf. In Algier wird, von der Regierung begünstigt, der Anbau der Baumwolle mit gutem Erfolg betrieben und wird in wenigen Jahren einen grossen Theil des dortigen Bedarfs liefern.

In Havre war:

	1854	1853	1852	
Vorrath am 1. Januar . . .	21100	23830	22600	Ballen
Einfuhr bis den 30. November	383480	385685	366900	„
	404580	409515	388500	Ballen
Verbrauch	341830	375815	375350	„
Vorrath am 30. November . .	62750	33700	14150	Ballen

Total-Einfuhr in Frankreich:

	1853	1852	1851
	16276625	15602950	12759263 Kil.
in 10 Monaten	1854	1853	1852
mehr Ct.	600835	653951	647811

Russland hatte 1853 752 Baumwollfabriken; beschäftigt waren darin 167121 Arbeiter; es lieferte an Geweben 153 Mill. Arschinen, erhielt 1748746 Pud Baumwolle, erzeugte an Garn 1369650 Pud; Werth des Rohstoffes 10200000 S. R.

Ueber die diesjährige Thätigkeit fehlen die Angaben, anzunehmen ist aber, dass durch die erschwerte Mitbewerbung des Auslandes die dortigen Erzeugnisse einen guten Markt hatten. Ueber Memel waren ansehnliche Zufuhren von Baumwolle zugeführt, aber es fehlte an Kohlen.

Polen zählte 1852 8 Baumwollspinnereien, 94 grössere und 2310 kleinere Baumwollfabriken, in welchen 11925625 Arschinen und 923737 Stück verschiedener Gewebe im Werthe von 2146919 S. R. verfertigt wurden.

Spanien. Die Hauptsitze der dortigen Baumwollindustrie sind Catalonien und die drei Baskischen Provinzen Biscaya, Guipuzcoa und Alava; sie beschäftigten 102000 Arbeiter, Werth der Gewebe 750 Mill. Realen, Anlagecapital 654 Mill. Realen: sie erhielten an Baumwolle:

1853	1852	1851	1850
39 Mill. Pfd.	42 Mill. Pfd.	38 Mill. Pfd.	34 Mill. Pfd.

Die Schweiz erhielt 1853 23542230 Pfd. Baumwolle gegen 21528082 Pfd. 1852, lieferte an Garn 19 Mill. Pfd., Arbeiterlohn 17½ Mill. Fr.; Werth der Gewebe 40 Mill. Fr.

Belgien erhielt für seine 85 Spinnereien und 41281 Webestühle in 10 Monaten an Baumwolle:

1854	1853	1852
9954443 K.	9630106 K.	11856605 K.
davon über Antwerpen in 11 Monaten:		
57503 Ball.	67153 Ball.	83872 Ball.
Vorrath am 31. October daselbst:		
3316 Ball.	5331 Ball.	3060 Ball.

Schweden erhielt über Gothenburg an Baumwolle:

1853	1852	1851
5862110 Pfd.	5168483 Pfd.	6194174 Pfd.

spinnt 4½ Mill. Pfd. Garn und verfertigt 1150000 Gewebe.

Oesterreich, dessen Industrielle durch Schwankungen der Valuta auch in diesem Jahre gelitten, lieferte 1853 4½ Mill. Ct. Gewebe, Geldwerth 48 Mill. fl., 15 Mill. fl. Lohn, verbrauchte 56 Mill. Pfd. Baumwolle, spann 52 Mill. Ctr. Garn Wiener Gewicht; Werth des Rohstoffes 20 Mill. fl., Gesammtwerth der Erzeugnisse 80 Mill. fl., bleiben für Veredelungkosten, Zinsen und Gewinn 60 Mill. fl.

Baumwoll-Einfuhr über Triest:

	1854	1853	1852	
	98304	99304	113751	Ball. 15. Decbr.
Absatz	94039	98415	118159	„ „ „
Vorrath	17288	14805	13829	„ „ „

In den Staaten des Zollvereins war der Bedarf an Baumwolle 1853:

Ct. 476000 à 4½ Ct.		macht Ballen 105777
davon aus den Ver. Staaten .	22000 Ballen	
„ „ Westindien . . .	5500 „	
„ „ Grossbritannien .	78000 „	
	105500 Ballen	
Bedarf an ausl. Garn . . .	Ct. 553000	
Abfall à 11 pCt.	„ 60600	
	Ct. 613600	
	à 4½ Ct.	„ 136355
	Total-Verbrauch	Ballen 242132

oder 44 pCt. an Baumwolle und 56 pCt. fremden Garnes; in den ersten 6 Monaten dieses Jahres überstieg die Garneinfuhr die vorjährige und betrug Ct. 244380 gegen Ct. 222526 vorigen Jahres.

Ausfuhr an Geweben	Ct. 110000	
inländischer Verbrauch . . .	„ 979600	
	Ct. 1089600	
	à 4½ Ct.	Ballen 242132

Werfen wir einen Rückblick auf das riesige Getriebe dieses Geschäftszweiges, so dürfte derselbe unter den obwaltenden Zuständen befriedigend zu nennen sein. Amerika lieferte in diesem Jahre 2319138 Ballen gegen 2528400 Ballen vorigen Jahres, Ostindien 282000 Ball. gegen 446000 Ball. v. Jahres. Der Verbrauch Grossbritanniens überstieg den vorjährigen um 47000 Ball. und die nachgebliebenen Vorräthe sind 104000 Ball. kleiner als voriges Jahr. Brasilien, Aegypten und andere Länder lieferten 200000 Ball., Vorrath am 1. Decbr. d. J. in London 55147 Ball. gegen 90050 Ball. v. J., 80000 Ball. gingen in Europa und den Vereinigten Staaten wöchentlich über die Spindel. Anbau, Verwendung, Verkehr und Transport geben 10 Mill. Seelen auf dem Erdenrunde Erwerb und Lohn.

Australien und Californien wurde in diesem Jahre mit Geweben in dem Maasse überführt, dass der Versand dahin im nächsten Jahre unterbleiben kann. . . . . ."

Die Spinner in Deutschland klagen, dass im Jahre 1854 die britischen Fabrikanten eine Production, welche bei dem Stocken des Absatzes nach der Levante, Ostindien und Australien den Bedarf überstieg, auf dem Continent anzubringen bemüht waren und die Preise ausser Verhältniss zu denjenigen des Rohstoffes herabdrückten. Es darf jedoch bei solchen Aeusserungen der Zollvereins-Spinner nicht übersehen werden, dass sie stets bemüht sind, alles Unheil den englischen Concurrenten zur Last zu legen, um dadurch den unverantwortlichen Schutzzoll für Baumwollgarn bei den sentimentalen Handelspolitikern und Zeitungslesern etwas mehr in Credit zu erhalten.

Nach dem Berichte der Breslauer Handelskammer war per Pfund

von No.	der Preis in Manchester: Water 20—30 pence.	pence.	Mull sec. 40 pence.	Medio sec. 40 pence.	in Breslau: Water 20—30 sgr.	sgr.	Mull sec. 40 sgr.	Medio sec. 40 sgr.
Januar	8 11/16	10 1/8	9	10 1/4	9 1/8	10 1/4	9 1/3	10 1/3
Februar	8 3/16	9 11/12	8 3/4	10	8 3/4	9 7/8	9 1/8	10 1/8
März	8 1/8	9 1/2	8 3/4	—	8 5/8	9 3/4	9 1/8	—
April	8 1/8	9 3/8	8 1/2	—	8 5/8	9 5/8	8 7/8	—
Mai	8 1/8	9 1/8	8 3/8	—	8 5/8	9 5/12	8 3/4	—
Juni	7 15/16	9 1/8	8 3/4	9 5/8	8 1/2	9 5/12	9 1/8	9 5/12
Juli	7 7/8	9 1/8	8 1/2	9 7/8	8 5/12	9 3/4	8 7/8	10
August	7 5/8	9 1/2	8 1/2	9 7/8	8 1/6	9 3/4	8 7/8	10
September	7 5/8	9 11/16	8 5/8	9 3/4	8 1/6	9 7/8	9	9 11/12
October	7 7/8	9 3/8	8 1/4	9 3/4	8 5/12	9 5/8	8 2/3	9 11/12
November	7 3/8	9 1/8	8 1/8	9 1/2	8	9 5/12	8 5/8	9 3/4
December	7 1/8	8 15/16	7 7/8	9 1/4	7 3/4	9 1/4	8 1/3	9 1/2

Diese Notirungen beweisen von Anfang bis Ende des Jahres einen Preis-Rückgang, welcher jedoch im Zollverein nicht ganz so gross wie in England und theilweise in Uebereinstimmung mit den Preisen der Baumwolle war, welche auf den englischen Märkten durchschnittlich 5 3/5 d. per Pfund gegen 6 d. im Vorjahre kostete, und Ende des Jahres etwa 1 1/8 d. billiger als Anfangs desselben war.

In den letzten 5 Jahren war des Zollvereins Einfuhr von Baumwollengarn

	a) ungebleichtes	b) drei- und mehrdrähtig	c) Baumwollwaare
1854	540338	3450	8114 Ctr.
1853	474030	3048	8236 „
1852	463540	3219	7589 „
1851	486398	3052	8160 „
1850	512069	3835	7254 „

Wie aus der Tabelle pag. 151. des Jahrbuches III. ersichtlich, war auch in früheren Jahren die Garn-Einfuhr des Zollvereins zuweilen grösser als von 1850—53, und im Jahre 1846 betrug sie sogar in den Sorten sub a. 630353 Ctr., also mehr als im Jahre 1854. Die Grösse der Einfuhr des letzteren Jahres kann daher um so weniger überraschen, als die Getreide-Ausfuhr von 1853—54 und andere Umstände den Wechselcours von Deutschland auf England sehr gedrückt hatten, was den Bezug aller Waaren von dort begünstigte, der inländische Bedarf an Baumwollwaaren durch den Anschluss von 2 Millionen Bewohnern des Steuervereins natürlich grösser als früher war, die Einfuhr von Baumwollwaaren aber sich nicht erhöhte. Ueberdies war nicht nur die Garn-Einfuhr, sondern auch die Einfuhr roher Baumwolle in den Zollverein grösser als früher, indem dieselbe nach Abzug der Ausfuhr betrug:

1854	1853	1852	1851	1850
755206	460060	455480	456340	342345 Ctr.

Indem auf diese Weise der Zollverein 66710 Ctr. Garn und 295146 Ctr. Baumwolle mehr bezog als im Vorjahre, muss eine grosse Zunahme der inländischen Baumwollen-Fabrikation vorausgesetzt werden, an welcher die ausländische Spinnerei weniger Antheil hatte, als die inländische. Diese grosse Zunahme wird von den Berichten mehrerer preussischen Handelskammern bestätigt, von anderen bestritten. Die von Cöln sagt:

Die Baumwoll-Fabrikanten setzten 400 Stühle, etwa doppelt so viel als im Vorjahre, nebst 112 Spulen in Bewegung. Der Absatz war ziemlich befriedigend. Die Wollenfabriken hatten bei gutem Absatz lebhaften Betrieb. Die Baumwoll-Druckereien haben einen dem Vorjahr beinahe gleichen befriedigenden Gang.

Die Handelskammer von Gladbach sagt:

Die mechanischen Baumwollspinnereien hiesiger Gegend haben sich im verflossenen Jahre eines lebhaften Betriebes bei mässigen Preisen des Rohmateriales zu erfreuen gehabt. Der Ertrag kann, wenn auch in Folge eingetretener hoher Kohlenpreise und Lohnsteigerung theilweise verkümmert, doch als lohnend bezeichnet werden. Die Zahl der Spindeln hat sich seit Jahresfrist um 6000 in drei neu errichteten Etablissements und um weitere 3500 in älteren vermehrt. Die Handelskammer klagt über Verminderung des Absatzes von baumwollenen und halbwollenen Hosenstoffen, rühmt jedoch das Geschäft in baumwollenen Biber und Calmucs, welches noch ausgedehnter gewesen wäre, hätte es nicht an den erforderlichen Einschlagsgarnen gefehlt, welche, durch Handspinnerei hervorgebracht, eben so viel jugendlicher als erwachsener Arbeiter bedarf. Das preussische Gesetz vom 16. Mai 1853, welches die Annahme von Kindern unter 12 Jahren verbietet und deren Arbeitszeit auf 6 Stunden beschränkt, hat einen Mangel an jugendlichen Arbeitern hervorgerufen, der „dauernd und unfehlbar den Untergang der hiesigen Handspinner herbeiführen muss."

Die Handelskammer von Elberfeld ist weniger zufrieden mit dem Absatz der dort gefertigten Baumwollwaaren, namentlich der Bänder. Sie fühlt am lebhaftesten die Existenz der Baumwollgarn-Zölle, welche von jener Gegend mit ihren kleinen handwerksmässigen Spinnereien stets am dringendsten gefordert wurden und auch jetzt nicht verdammt werden. Die Handelskammer begehrt Rückzölle auf die Gewebe.

Die Waldburger Handelskammer empfindet die Concurrenz der sächsischen und süddeutschen Baumwoll-Fabriken; die zu Hirschberg sagt, dass ihre Gegend nicht mit der Waldburger concurriren könne.

Die Breslauer Handelskammer ist die, welche den Zollverein von englischem Garn überführt schildert, in dem Garn-Absatz nach Russland in Folge der dortigen Zoll-Ermässigung einigen Trost findet. Ueber den Absatz von Baumwoll-Fabrikaten klagt sie, aber meist nur aus localen Ursachen, wie z. B. die Ueberschwemmung, welche den Verbrauch von Fabrikaten in der Provinz verminderte und die Entwerthung der russischen Papier-Valuta, welche den Schmuggel nach Polen weniger lohnend machte.

Die Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin berichten, dass die Kattunfabriken seit 1851 ihre Thätigkeit fortwährend beschränkt haben, weil der Absatz im Inlande durch Theuerung der Nahrungsmittel u. dergl. geringer und bei der Entfernung Berlins von Spinnereien und Webereien die Concurrenz schwierig ist.

Die sächsischen, bairischen und würtembergischen Baumwoll-Spinner haben für eine wesentlich vermehrte Spindelzahl Beschäftigung gefunden, und die Webereien und Druckereien geben zu, dass der Absatz nicht hinter dem des Jahres 1853 zurückgeblieben sei.

Strumpfwirker- und gestrickte Baumwoll-Waaren haben einen aussergewöhnlichen Absatz durch die Käufe gefunden, welche für die westmächtliche Armee auch in Deutschland gemacht worden sind.

Türkisch Roth-Färberei, nun begünstigt durch Rückzoll-Vergütung für das dazu importirte rohe Garn, verwendet jetzt weniger vereinsländisches und beklagt nur die Umständlichkeit, welche mit dem Nachweis der Identität der ausgeführten mit den eingeführten Garnen verbunden ist.

Die englische Baumwollwaaren-Ausfuhr war:

	Garn	Zwirn	Verschiedenes	Calicots, glatte	Calicots, bedruckte
	Pfd.	Yards	Yards	Yards	Yards
1853	131612116	5054543	2976774	881771135	610505764
1854	129477764	4286371	2671478	1023481185	537542505

	Batist u. Mousselin	Schnüre u. Sammet	Spitzen u. Gaze	Anderes	Mit Leinen gemischt	Mit Wolle gemischt
	Yards	Yards	Yards	Werth.Lstr.	Yards	Werth. Lstr.
1853	10681764	5150305	105133885	227722	4639017	2218052
1854	13494097	5125095	92385437	156361	2813122	3342892

Eine wesentliche Vermehrung der Ausfuhr hat daher nicht stattgefunden.

Die Durchschnittspreise der Export-Artikel von Baumwolle stellen sich in England:

Gegenstand.	Nummer über	Länge Yards	Gewicht p. Stück Pfd.	Gewicht p. Stück Unze	1854 sh.	1854 d.	1853 sh.	1853 d.	1852 sh.	1852 d.	1851 sh.	1851 d.
Calicots, gedruckt und gefärbt . . .	7	28	4	4	9	6	10	6	10	3	10	3
„ glatt	6	24	5	12	7	—	7	9	7	6	7	6
Cambrics u. Mousseline	8	20	3	—	7	9	8	3	8	—	8	—
Baumwolle und Leinen gemischt	14	20	8	—	8	6	9	—	9	—	9	—
Halbfabrikate	3	60	12	-	20	6	21	6	21	—	21	—
Damaste und Diapres .	10	36	10	—	20	—	21	6	20	6	20	6
Ginghams und Checks .	15	20	3	8	8	9	9	3	9	—	9	—
Linons und Schleiertuch	11	20	2	8	9	—	10	—	10	—	10	—
Strickwaaren	13	50	—	8	10	—	10	6	10	6	10	6
Nankings	9	50	8	8	16	3	17	3	17	—	17	—
Piqués und Ribs . . .	5	60	18	8	41	—	43	—	42	—	42	—
Inlets, Checks	18	50	20	—	20	—	20	6	20	—	20	—
Schnüre Velveteins . .	16	60	22	12	41	—	43	—	42	—	42	—
Gesteppte Decken . . .	4	Stück	7	8	4	6	5	—	4	6	4	6
Strümpfe	12	Dutzd.	2	8	10	6	11	6	11	—	11	—
Shawls und Tücher . .	19	7	2	8	3	9	4	—	4	—	4	—

Seide und Seidenwaaren. Der Seidenhandel Europas wurde im Jahre 1854 von verschiedenen Einflüssen berührt, indem Anfang des Jahres die Preise hoch, die Vorräthe gering waren und die Ernte in Italien nicht günstig ausfiel, die Preise daher hoch blieben und eine natürliche Neigung zum Steigen hatten, aber durch den in Folge theurer Nahrungsmittel geringeren Verbrauch von Seidenwaaren in Europa und die in Folge der Handelskrise in Nord-Amerika geringere Ausfuhr dahin gehemmt, ausserdem aber durch ungeheuere Seiden-Einfuhren aus China nach Europa gedrückt wurden. Während nämlich bis 1849 die grösste Einfuhr chinesischer Seide nach England nur 4000 Ballen betrug, bis zum Jahre 1853 aber sich bereits auf ca. 30000 Ballen erhöht hatte, stieg sie im Jahre 1854 auf 60000 Ballen. Diese merkwürdige Steigerung wird dem Umstande zugeschrieben, dass durch die Revolution, welche in China wüthet, die Verarbeitung und der Verbrauch von Seide daselbst gestört und vermindert wurde.

Frankreich und Sardinien haben seit dem Jahre 1852 den Ausgangszoll auf rohe Seide ganz aufgehoben und auch Oesterreich den seinigen ermässigt. Die Bemessung der Eingangszölle auf Seide im Zollverein wird aber als eine unzweckmässige und inconsequente bezeichnet. Es zahlen nämlich rohe, ungefärbte Seiden (Gaze, Organsin, Trame etc.) die allgemeine Eingangssteuer von 15 sgr. pr. Ctr., die gefärbte und weiss gemachte Seide ungezwirnt 8 thlr., die gezwirnte Seide und Zwirn aus roher Seide (Nähseide, Knopflochseide etc.) 11 thlr. Dies ist scheinbar eine Abstufung nach dem Grade der Verarbeitung und des Werthes, aber die unter Rohseide begriffene Organsin und Trame sind bereits die Halbfabrikate und erfordern so sehr mühsame und sorgfältige Arbeit, dass sie etwa noch einmal so

theuer zu stehen kommen, als die Näh-, Stick-, Franzen- und Posamentirseide, welche auch vorzugsweise dem allgemeinen Bedürfniss dienen, während Organsin und Trame mehr zu Luxuszwecken bestimmt sind. Oesterreich lässt heute noch im Sinne des Schutzzollsystems bei der Ausfuhr von ungefärbter roher Seide 10 thlr. pr. Centner Zoll erheben, während es die gefärbte frei auslässt, ungefärbte Nähseide hat daher von Oesterreich nach dem Zollverein 10 thlr. österreichischen und 11 thlr. Zollvereinszoll, zusammen 21 thlr., zu tragen, was für 1⅓ Ctr., welche zu einem Centner gefärbter Nähseide nothwendig sind, 28 thlr. ausmacht, während der Centner gefärbter Nähseide von Oesterreich nach dem Zollverein nur dem Zollvereinszoll von 11 thlr. per Centner unterworfen ist, wozu noch kommt, dass bei Bezug der ersteren auch ein Drittel mehr Fracht als bei Bezug der letzteren aufzuwenden ist.

In Seidenfabrikaten wird ausser den schon oben angeführten Gründen noch das Verbot der Geld-Ausfuhr aus Polen und Russland als ein Hinderniss für den bisherigen Absatz aufgeführt, jedoch hatte die Beseitigung der russischen Occupation der Donau-Fürstenthümer für den Handel dorthin einigen belebenden Einfluss.

Deutsches Bankwesen im Jahre 1854.

Bilanz von 1854 der deutschen Banken, welche keine Noten ausgeben.

Activa und Passiva.	Bremer Disconto-Kasse. thlr.	Berliner Disconto-Gesellschaft. thlr.	A. Schaafhausenscher Bankverein, Köln.* thlr.	Mecklenb. Lebens-Versicherungs- u. Sparbank. thlr.	Darmstädter Bank. thlr.	Niederösterreichische Escompte-Gesellschaft. thlr.
Activa.						
Staats- und Industrie-Papiere	—	—	892024	—	796480	18066
Wechselbestände	1047769	1190455	2922887	114007	284007	4371697
Verpflichtung der Actionaire	—	—	—	90000	3428571	—
Lombard-Forderungen	—	—	517238	—	204141	—
Hypothekar- „	—	—	736268	20526	—	—
Conto-Corrent „	—	1577576	4775507	598	1574212	—
Baarschaft	—	242743	—	1926	22837	294738
Zweifelhafte Debitoren	—	—	201664	—	—	—
Besondere Posten	—	2484	3532	8858	—	23764
Grundbesitz und Inventur	—	3130	775845	2686	38482	—
Betheiligung b. industriellen Unternehmungen	—	—	1465086	—	—	—
Thaler	1047770	3016388	12290050	238602	6348731	4708265
Passiva.						
Capital	550000	974120	5187000	100000	5714286	3321000
Depositen	461417	715114	725200	110172	—	677351
Contocorrentschulden	—	951579	3824919	20836	b) 361188	527133
Avals und Accepte	—	280184	869132	4000	42666	—
Zinsen, Gewinn etc.	—	—	380329	760	134828	166965
Andere Verbindlichkeiten und Ueberträge	36353	73076	1250	a) 2413	91255	12932
Delcredere-Conto und Reserve	—	22215	1277220	a) 420	4508	2884
Thaler	1047770	3016388	12290050	238602	6348731	4708265

*) Da der Bericht des Schafhausenschen Bankvereins beim Schluss dieses Aufsatzes noch nicht veröffentlicht war, ist hier die Bilanz von 1853 wiederholt.
a) Fonds der Versicherungs-Zweige.
b) 5 pCt. Beiträge zum Sicherstellungs-Fonds der Credit-Inhaber.

Activa.	Preussische Bank.	Berliner Kassen-verein.	Ritterschaftliche Privatbank Stettin.	Städtische Bank zu Breslau.	Bank zu Rostock.	Landesbank zu Dessau.	Leipziger Bank.	Landständ. Bank zu Bautzen.	Weimarsche Bank.	Privat-Discont- und Leih-Kasse Lübeck.	Baierische Hypotheken- und Wechsel-Bk.	Oesterreichische National-bank.	Frankfurter Bank. m.	Braunschweigsche Bank.
Staats-Communal-Industrie-Papier	12231315 a.	7915	1020032	666637	383181	146193	252005	453573	28220	—	—	204518218 l.	—	—
Wechselbestände	24779783	1232820	4769729	399788	633486	2310684	885170	376141	1666647	175941	1491885	48808135	1456197	981833
Lombard-Forderungen	9256650	691960	905981	667945	658955	971924	1209598	198202	513055	159900	6113644	32091533	491833	781630
Hypothekar-Forderungen	6086	—	—	—	88917	—	88792	2282819 f.	27517	—	9555954	—	—	—
Conto-Corrent-Forderungen	1703637	96193	653508	—	477841	1634425	434379	10234	594389	2862	903811 h.	—	—	500508
Rückstände, Zinsen etc.	116927	4047	—	—	—	3507	—	15239	379	—	220064	—	—	—
Grundstücke	727800	—	27928	—	—	24000	—	5330	1130	—	1046146 i.	2072135	88359	20107
Eigene Noten	—	—	—	—	—	91424	3924000	—	298000	—		—	—	311680
Baarbestände	28332148	1085674	629232	333363	424100	761093	4015991	360769	115499	104224	1531149	30138055	1465675	363666
Besondere Posten	82981	3442	35664	—	20782	—	17079	—	17491	45344 g	20457	—	—	62934
Thaler	77237327	3122051	8042074	2067733	2682263	5943250	10827014	3702306	3262327	488271	20883111	317628076	3502064	3022358
Passiva.														
Capital, einbezahltes	11736000 b.	1000000	1534500	1000000 c.	1000000	2500000	1500000	550000	2244820	92800	11428571	46583866	2285714	1499300 n.
Depositen	24322954	—	3776015	17157	584009	702470	46270	958189 d	80470	53200	1965765	—	—	—
Banknoten	21000000	1000000	1000000	1000000	1000000	2500000	9000000	500000	894000	321400	4571428	255660666	4573	1500000
Regierungs-Guthaben	5390390	—	501000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Giro u. Conto-Corrent-Saldi	623385	1043721	972317	50576	3926	—	—	—	—	—	241313	—	1211777	—
„ „ „ „ Accepte	12261843	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zinsen, Dividenden etc.	331672	60080	135549	—	—	189905	120744	35762	36230	—	436396	7828857	—	23058
Andere Verbindlichkeiten	694190	8150	—	—	47250	—	10000	1643230 e	6260	260	1382495 k.	646962	—	—
Reserven	876893	10100	122683	—	47078	50875	150000	15125	547	20611	857143	6907725	—	—
Thaler	77237327	3122051	8042074	2067733	2682263	5943250	10827014	3702306	3262327	488271	20883111	317628076	3502064	3022358

a. Zum Nennwerth. b. 10 Mill. Actien-Capital, 11736000 thlr. Staats-Capital. c. Das Capital gehört der Stadt, welche auch den Gewinn zieht. d. Hierunter 865399 thlr. Sparkasse. e. Pfandbriefe. f. Landrentenbank-Conto. g. Einschliesslich 113000 C.-Mark = 45200 thlr. Obligationen der Actionaire für noch nicht einbezahlten Capitalantheil. h. Cassa und andere Activa der Filiale in Augsburg, deren Portefeuille- u. Lombard-Vorschüsse jedoch bei den Wechselbeständen und Lombardforderungen inbegriffen sind. i. Die sub Grundstücke angeführte Summe ist die in der Bilanz aufgeführte, 1830756 fl. Reserve-, Obligationen- und Besitzungs-Conto, Bestand der Immobilien und Reserve-Papiere. k. Guthaben der verschiedenen Versicherungs-Anstalten der Bank. l. Diese Summe begreift für die Einlösung der Wienerwährung 63643117 fl., für die 2 pCt. hypothecirte Forderung 55000000 fl., für die Einlösung von Papiergeld etc. 95583378 fl., für Interimal-Vorschüsse 80000000 fl., für Effecten d. Pensions- u. Reservefond 11332032 fl., für Staats-Garantien für Anlehen an Ungarn 450000 fl., für Staats-Garantien für Anlehen an Gewerbsleute 768800 fl., in Summa 306777327 fl. m. Diese Zahlen sind nach dem Monatsbericht vom Januar. Ein Rechnungsabschluss ist von diesem gegen Ende 1854 ins Leben getretenen Institut noch nicht erschienen. n. 60 pCt. Einzahlung auf 2500000 thlr. Actien, mit Ausnahme von noch rückständigen 700 thlr.

Die verschiedenen Banken und Bank-Filiale

Name der Banken oder Bankfiliale	discontirten 1854	kauften Wechsel aufs Inland 1854	kauften Wechsel auf's Ausland 1854	liehen gegen Pfand 1854
A. Preussische Bank				
Breslau			70516	2909180
Liegnitz	2763852	6255444	—	701630
Oppeln			—	88430
Glogau	103471	55039	—	83050
Bromberg			21476	116310
Nackel	1424611	2071931	—	58940
Inowraclaw			—	
Köln		8307145	115514	1614510
Aachen		397358	—	32680
Coblenz	6501740	—	—	36550
Düsseldorf		—	—	2000
Trier		—	—	—
Neuss	—	—	—	195200
Siegen	591175	319947	—	13260
Crefeld	1566770	3179589	33530	153170
Danzig			299	751130
Marienwerder	1603480	6884723	—	58540
Culm			—	21390
Graudenz	325122	386040	—	334840
Thorn	486855	382632	—	309180
Elbing			147782	783360
Osterode	1631047	1422860	—	16650
Marienburg			—	
Elberfeld	261119	3577443	248094	119440
Frankfurt a. O.	797458	1517054	67183	480990
Cottbus	—	—	—	9650
Gleiwitz	700482	2438514	219490	215600
Görlitz	732829	—	162948	651060
Grünberg	—	986061	—	30360
Sorau				
Halle a. d. S.			53921	1553860
Erfurt	1690082	1139708	—	53100
Mühlhausen			—	3000
Königsberg			179931	5266700
Braunsberg		6164169	—	
Insterburg			—	
Drakehnen		—	—	
Fischhausen		—	—	
Goldap	2069390	—	—	407280
Gumbinnen		—	—	
Labiau		—	—	
Schippenbeil		—	—	
Sensburg		—	—	
Wehlau		—	—	
Landsberg a. d. W.	238386	977080	2891	223340
Magdeburg	13307755	3837136	206921	830770
Memel	2301621	9676266	1721727	3014170
Münster	1903642	2566471	14542	362990

Name der Banken oder Bankfiliale		discontirten 1854	kauften Wechsel auf's Inland 1854	kauften Wechsel auf's Ausland 1854	liehen gegen Pfand 1854
Posen		—	—	38986	2078800
Gnesen, Krotoschin, Lissa, Ostrowo, Rawicz, Schneidemühl		4042371	2378414	—	173050
Stettin		—	—	235672	946380
Anclam, Colberg, Pasewalk, Rügenwalde		5633379	8391419	—	166580
Coeslin		85533	226033	—	162130
Stolpe		374778	29144	—	199890
Schlawe		—	—	—	2160
Stralsund		294726	—	665461	205510
Wolgast, Greifswald		—	962221	—	60510
Tilsit, Schirwindt		1089578	1985542	27265	511620
Ragnit und Pillkallen		—	—	—	43670
Bei den Comtoiren		52521256	77315382	4234150	25089210
Bei der Hauptbank		12923281	24584057	948177	16848472
Zusammen A.	1854	65444537	101899439	5182327	41937682
	1853	61898772	85671496	5240740	68164425
B. Berliner Kassen-Verein	1854	5001708	3682426	1727274	4364140
	1853	6128228	2440861	26040	4974430
C. Rittersch. P. Bank z. Stettin	1854	8334256	9739108	4818530	4591784
	1853	8225506	8984313	4957621	6311688
D. Städtische Bank z. Breslau*)	1854	3000000	—	—	3000000
	1853	3011589	—	—	3693980
E. Landesbank zu Dessau**)	1854	12085730	—	—	910768
	1853	12749337	—	—	1277906
F. Leipziger Bank	1854	6265648	1162678	1209256	1928302
	1853	9049003	982081	1689698	3179842
G. Priv.-D.-Kasse zu Lübeck	1854	454349	—	310450	326520
	1853	258429	—	250852	246240
H. Disc.-Gesellschaft zu Berlin	1854	14009267	—	—	—
	1853	15285227	—	—	—
I. Rostocker Bank	1854	805806	—	1290701	1456879
	1853	636940	—	930000	1316000
K. Oesterreichische Nat.-Bank					
a. Wien	1854	174838662	—	—	112269933
	1853	132923697	—	—	62681431
b. Prag	1854	8691978	—	—	3713000
	1853	6724441	—	—	—
c. Brünn	1854	3911285	—	—	570133
	1853	2235941	—	—	—
d. Pesth	1854	8515387	—	—	179066
	1853	6988088	—	—	—

*) Von der Bank zu Breslau lag der Bericht noch nicht vor und sind daher obige Summen geschätzt. **) Die Bank zu Dessau und die zu Braunschweig hat nur eine Rubrik für Wechsel, eben so die Disconto-Gesellschaft zu Berlin.

Namen der Banken oder Bankfiliale.		discontirten 1854	kauften Wechsel auf's Inland 1854	kauften Wechsel auf's Ausland 1854	liehen gegen Pfand 1854
e. Triest	1854	15780036	—	—	118666
	1853	3874269	—	—	—
f. Lemberg	1854	1556646	—	—	147533
	1853	686933	—	—	—
g. Graz	1854	—	—	—	278933
h. Linz	1854	1565055	—	—	271666
	1853	1190156	—	—	—
i. Innsbruck	1854	—	—	—	333733
k. Temesvar	1854	—	—	—	9600
l. Herrmannstadt	1854	—	—	—	32266
m. Kaschau	1854	—	—	—	2333
n. Kronstadt	1854	189856	—	—	19600
o. Agram	1854	—	—	—	333
p. Olmütz	1854	1042445	—	—	88600
q. Troppau	1854	600768	—	—	164600
r. Krakau	1854	—	—	—	264066
Zusammen K.	1854	216692122	—	—	118463733
	1853	154623525	—	—	62681431
L. Baierische Hypotheken- u. Wechselbank					
a. München	1854	12595197	—	—	12575197
	1853	7260918	—	—	9162022
b. Augsburg	1854	2565314	—	—	1734695
	1853	3021922	—	—	1636163
Zusammen	1854	15160511	—	—	14309892
	1853	10382840	—	—	10798185
M. Landständ. Bank z. Bautzen	1854	—	—	—	328817
	1853	—	—	—	206802
N. Bremer Disconto-Kasse	1854	3602397	—	—	—
	1853	3630560	—	—	—
O. Darmstädter Bank	1854	c. 2754850	—	3529714	nicht ersicht.
	1853	2474285	—	—	—
P. Schaffhausensch. B.-Verein	1854		nicht ersichtlich.		
	1853	—	—	—	—
Q. Die Bank zu Weimar *)	1854	7350640	—	1741918	1476230
R. Niederösterr. Escompte-Gesellschaft	1854	19286565	—	—	—
	1853	7766518	—	—	—
S. Bank zu Braunschweig	1854	4611867	—	—	2054561
Zusammen	1854	384676253	116483651	19810170	195249308
	1853	282520759	98078751	13094951	162841929

Die preussische Bank hat im Jahre 1854 in Düsseldorf und Glogau Bank-Commanditen und in Pillkallen (Ostpreussen) ein Waaren-Depot errichtet. Zur Verminderung des Zudrangs von Lombard-Geschäften hat sie Ende Januar den Lombardzins auf 5½ pCt. erhöht und den Beleihungssatz auf Unterpfänder vermindert. Ende Mai konnte der Zinsfuss für Wechsel auf 4 pCt., für Lombard-Darleihen auf 5 pCt. herabgesetzt werden.

*) Die Bank zu Weimar und die zu Darmstadt unterscheiden nur Wechsel in Thaler und solche in anderer Valuta, erstere sind oben unter discontirte, letztere unter solche auf fremde Plätze begriffen.

Die preussische Bank hat ihre Lage in so weit verbessert, als sie die öfters gerügte grosse Menge Staats- und Communal-Papiere durch Veräusserung von 15792990 auf 12231315 thlr. verminderte.

Zu den oben über die Wechsel- und Lombard-Geschäfte gegebenen Ausweise ist noch zu bemerken, dass von der preussischen Bank und ihren Comptoiren ausserdem 1431405 thlr. Wechsel zum Incasso übernommen wurden, so dass sich der ganze Wechselverkehr auf 65441537 thlr. Disconti, 101899439 thlr. Wechsel auf's Inland, 5182327 thlr. auf's Ausland und 1431405 thlr. Incasso-Wechsel, zusammen 173957709 thlr. stellt. Von den Lombard-Darleihen waren Ende des Jahres

		1853	1854
auf edle Metalle	thlr.	89530	362980
Eisenbahnpapiere		6214613	3002030
Staats- und Communal-Papiere		4019960	2928000
inländische Wechsel		387330	171170
ausländische Wechsel		348800	408700
Waaren		3174648	2390300

Zahlungs-Anweisungen hat die Bank 1853 für 26240818 thlr., 1854 aber für 31972009 thlr. ausgestellt. Für Behörden etc. hat sie 1853: 2950801 thlr., 1854: 5283430 thlr. Effecten umgesetzt.

Bemerkenswerth ist die Zunahme der von den Behörden gegen Depositenscheine oder in Conto-Corrent bei der Bank zinslos niedergelegten, also jederzeit rückzahlbaren Summen. Unter den in obiger Bilanz nachgewiesenen 5390390 thlr. Regierungsguthaben befanden sich 5320000 thlr. gegen Depositalscheine.

Der Giro-Verkehr umfasste

	Einlagen 1853	Einlagen 1854	Rückzahlungen 1853	Rückzahlungen 1854
1)	38800843	41980497	39098454	41772747
2) von der Bank acceptirte Giro-Anweisungen:	17264000	21492200	15308400	17333700

3) Durchschnitt der	Giro-Guthaben		der umlaufenden Giro-Anweisungen	
	589860	682200	5386660	5511700

Die Depositen umfassten am

	31. Dec. 1853	31. Dec. 1854
verzinsliche		
à 3 pCt.	11640520	10460090
à 2½ pCt.	6677760	6618190
à 2 pCt. mit 8 Tage Kündigung	2006960	2062250
à 2 pCt. „ 3 Monat „	3631960	4939060
	24017200	24079500
unverzinsliche	164785	243364
Thaler	24181985	2432295

Es sind 15320492 thlr. ein- und 15179523 thlr. zurückbezahlt worden. Der Durchschnittszins auf die Depositen-Capitalien 1853: 2 thlr. 18 sgr. 8½ pf. Procent, war 1854: 2 thlr. 17 sgr. 11 pf. Procent.

Diesem niedrigen Zinsfuss und der Menge unverzinslicher Gelder des Giroverkehrs und der Regierung, dem Umsatze, welchen der Getreide-Export nach Süd-Deutschland und das preussische Anleihen mit sich brachte, ist es wahrscheinlich zuzuschreiben, dass die preussische Bank ungeachtet der durch die politischen Ereignisse eingetretenen Geschäfts-Stockung 1854 den grössten Gewinn seit ihrer Reform im Jahre 1846 erreicht.

Die preussische Bank hatte einen Brutto-Gewinn von 1113231 thlr., wozu noch 12113 thlr. zweifelhafter Debitoren Reserve-Rest aus Vorjahren

kam. Hiervon wurden, ausser den 3½ pCt. Zinsen an Actionaire und Staat, 179131 thlr. in die Reserve gelegt und der Ueberschuss von 537392 thlr. zur Hälfte an den Staat, zur Hälfte (auf 250000 thlr. abgerundet) an die Actionaire vertheilt. Seit 1846, wo die Bank ein Actien-Capital von 10 Millionen Thaler erhielt und der Staat mit 1197553 thlr. Capital betheiligt blieb, empfingen ausser den Zinsen à 3½ pCt.:

		1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
Staat	thlr.	162992	81042	86902	141130	166474	158336	249768	268696
Actionaire	thlr.	162992	80000	87500	140000	166667	160000	250000*)	266667
	pCt.	1^{630}	0^{800}	0^{875}	1^{400}	1^{666}	1^{600}	2^{500}	2^{666}

Zusammen: Staat 1315340, Actionaire 1313826 thlr., d. h. der Staat 109^{3} Actionaire 13^{137} pCt.

Die Berliner Disconto-Gesellschaft hatte:

		1852	1853	1854
Mitglieder Ende des Jahres		1163	1583	1533
Geschäfts-Antheile	thlr.	3686100	6220400	6150200
Vollbezahlte Antheile	„	107200	259600	359100
Statutenmässige Creditgewährung	„	1513052	2352695	2075582
„ Procente der Geschäfts-Antheile	„	38	37^{6}	33^{7}
Wechselverkehr	„	9560977	15285227	14090267
Conto-Corrent-Debitoren	„	490272	1102559	1577576
„ „ Creditoren	„	494244	589868	1231763
Depositen mit Kündigung	„	433772	509785	401750
„ ohne „	„	206639	233426	313366
Schäden durch Insolvenzen	„	2408	14596	3412

Durch Beschluss der General-Versammlung vom 28. April 1855 wurde das Maximum der Geschäfts-Antheile von 20000 thlr. auf 60000 thlr. erhöht, Vorschussgeschäft auf Staatspapiere, Actien und ähnliche Papiere autorisirt.

Die Darmstädter Bank hat sich theils selbst, theils in Verbindung mit der Gesellschaft des Crédit mobilier zu Paris bei mehreren grösseren Geldgeschäften, Anleihen u. dergl. betheiligt. Der Rechenschaftsbericht ist in sofern nicht klar, als er nur von Umsätzen auf den einzelnen Conti spricht, und nicht erkennen lässt, ob die angeführten Summen Ein- und Ausgang, Soll und Haben jedes Conti oder nur eine Seite umfassen. Der Jahresgewinn war 235949 fl., wovon nach Abzug von 4 pCt. Zins an die Actionaire mit 100000 fl., und 75949 fl. übrig blieben, die nach Reserve- und Tantième-Vertheilung 60000 fl. = 1½ fl. p. Actie Dividende ergaben. Die Gesellschaft hat eine Agentur in Frankfurt a. M. und eine Filiale in Mainz errichtet und Mitte 1855 die Einzahlung der noch restirenden 60 pCt. ihres Actien-Capitales gefordert.

Die Baierische Hypotheken- und Wechselbank hat in diesem Jahre zum erstenmale eine Bilanz veröffentlicht, und beweist dieselbe, wie wenig ein Grund vorhanden war, diese in früheren Jahren geheim zu halten. Der Geschäftsumsatz dieser Anstalt hat 1854 abermals zugenommen, und an Banknoten war ein steter Mangel.

Die Rostocker Bank hat ihren Notenumlauf um eine halbe Million vermehrt.

Die Mecklenburgische Lebensversicherung und Sparbank ist nach den Resultaten ihres ersten Geschäftsjahrs mehr zu den Bank- als den Versicherungs-Anstalten zu rechnen. Der Geldüberfluss, welcher sich in Folge der Getreideausfuhren in Mecklenburg herausstellte, führte auch

*) Hiernach ist die Anmerkung pag. 394. Jahrbuch III. zu berichtigen.

ihr Depositen in einem Maassstabe zu, der im Vergleich mit ihren Fonds und ihren übrigen Geschäftsdimensionen bedeutend zu nennen ist.

Die Lübecker Disconto- und Darlehnskassa hat die schon seit einigen Jahren projectirte Umgestaltung noch nicht erfahren. Es soll das Capital auf 500000 Mark gebracht werden, der vierfache Betrag in Noten ausgegeben werden dürfen, die Noten bis auf 10 thlr. herab lauten und ein Viertheil des Betrages baar vorräthig gehalten werden.

Die Weimarische Bank, in ihrer Nähe wenig Beschäftigung findend, hat 1854 in Leipzig eine Agentur errichtet und in Magdeburg und Dresden Bankhäuser mit Bankgeschäften für ihre Rechnung beauftragt. Anfangs 1855 etablirte sie eine ähnliche Verbindung mit Chemnitz und erhielt auch die fürstlich Reuss'sche Concession zur Gründung einer Filiale in Greiz. Die Noten der Bank wurden erst Mitte October ausgegeben. Von denselben werden 2 Mill. thlr. in Abschnitten von 10 thlr., 1½ Mill. in Abschnitten von 20 thlr., 1 Mill. in Abschnitten von 50 thlr. und ½ Mill. in Abschnitten von 100 thlr. angefertigt. Die discontirten Wechsel vertheilten sich auf preussische Bankplätze 1190704 thlr., Magdeburg 1575469 thlr., Leipzig 4104325 thlr., Dresden 76859 thlr., Weimar 403283 thlr. Der Lombardverkehr bestand in Darleihen zu Weimar 938880 thlr., Leipzig 459980 thlr., Dresden 80370 thlr. Beliehen wurden deutsche Staatspapiere mit 88015 thlr., fremde Staatspapiere mit 9725 thlr., Eisenbahn-Stammactien mit 233265 thlr., Eisenbahn-Prioritäten mit 17220 thlr., Industrieactien mit 7500 thlr., deutsche Bankactien mit 26850 thlr., Wechsel mit 99000 thlr., Waaren mit 30480 thlr. Depositen sind im Laufe des Jahres nur 138480 eingelegt und 58010 zurückgezogen worden. Der Umsatz in Contocorrent betrug im Credit 367922 thlr., im Debit 302685 thlr., der in Effecten war unbedeutend.

Die österreichische Nationalbank hat im Jahre 1854 ihre Geschäfte mehr als je ausgedehnt. Die noch restirenden 49379 Actien sind 1854 vollständig ausgegeben und eingezahlt worden.

Zu Troppau, Kronstadt und Gratz wurden Excompeanstalten der Bank errichtet. Die Dotation sämmtlicher Filial-Excompteanstalten betrug Ende 1854 16250000 fl. und ausserdem 3 Millionen provisorisch und zeitweilig für Triest.

In Folge des Beschlusses der österreichischen Regierung, das mit Zwangscours umlaufende Staatspapiergeld einzuziehen, kam ein Vertrag zwischen Bank und Staat am 23. Febr. 1854 zu Stande, welchem gemäss die Bank den Einzug besorgt, eine Entschädigung für vermehrte Banknoten-Anfertigung erhält und ihr die Zahlung von mindestens 10 Mill. Gulden jährlich zugesichert wird. Das bis Ende 1854 eingelöste Papiergeld beträgt 145980525 fl., woran der Staat ca. 50 Millionen abbezahlt hatte. Bei der am 8. März eröffneten Lotterie-Anleihe übernahm die Bank die Vermittelung der Einzahlungen und gewährte der Finanzverwaltung einen unverzinslichen Vorschuss, der jedoch bis zum Jahresschluss nahezu ausgeglichen war.

Sub 26. Juni 1854 eröffnete die österreichische Regierung das grosse National-Anleihen von 500 Millionen Gulden, wovon 106 Millionen Gulden à Conto der Schuld des Staates an die Bank dieser zufliessen soll. Zur Erleichterung der Einzahlungen auf das Anleihen hat die Bank im Auftrage der Finanzverwaltung die Vorschüsse auf Staatspapiere wesentlich vermehrt und zu diesem Zweck 16 Bankfilial-Vorschusskassen errichtet. Während Ende 1853 23863000 fl. auf Staatspapiere und andere Pfänder vorgeschossen waren, stieg diese Summe Ende 1854 auf 48186800 fl.

Zur Bestreitung der durch die Kriegsbereitschaft nöthig gewordenen Auslagen lieh die Bank dem Staate unter der Benennung „Interimal-Vorschuss" verschiedene Summen, welche jedoch baldigst zurückbezahlt werden sollen und die sich Ende 1854 auf 80 Millionen Gulden beliefen. (Hiervon wurde bis Mitte 1855 nichts abbezahlt.)

Die Wechsel- und Lombardgeschäfte der österreichischen Nationalbank im Jahre 1854 sind oben dargestellt, das Giro-Geschäft hatte einen Umsatz von 224 Millionen, Anweisungen stellte die Bank auf ihre Comptoire und diese auf jene für ca. 150 Mill fl. aus.

Die Gesammtschuld des Staates betrug

		Ende 1853	Ende 1854
für die Einlösung des Wiener Währung-Papiergeldes	à 4 pCt.	31907141 fl.	31907141 fl.
	unverzinslich	34803549 „	31735976 „
		66710690 fl.	63643117 fl.
Rest der zusammengezogenen Forderung à 2 pCt. auf die Salinen hypothecirt		55000000 „	55000000 „
Eingelöstes Staatspapiergeld	145980525 fl.		
Vorschüsse	15020000 „		
	161000525 fl.		
wovon bezahlt durch			
Einzahlungen auf das National-Anleihen	65417147 „		95583377 „
Interimal-Vorschuss			80000000 „
		121710690 fl.	294226494 fl.

Es ist gewiss sonderbar, dass ein Institut, welches insolvent ist, solche bedeutende Darleihen an den Staat macht, und zwar in einem Augenblick, wo es vorgiebt, für die Hebung der Insolvenz bemüht zu sein. Noch merkwürdiger ist aber, dass sie in diesem Zustande der Insolvenz ihren Banknoten Umlauf von 188309217 fl. auf 383491000 fl., also um 195181783 fl. vermehrt hat. Da diese Vermehrung stattfand, während das eingezogene Staatspapiergeld nur 145980525 fl. betrug, so ist das papierne Umlaufsmittel Oesterreichs durch alle bisherigen Operationen nicht vermindert, sondern auch noch im Jahre 1854 um 50 Millionen vermehrt worden. Da der Hauptzweck der Papierumlauf-Verminderung nicht erreicht wurde, die Banknoten nicht durch die Geldmittel der Bank, sondern nur durch die Staatsgarantie für dieselbe in Umlauf gehalten werden, so scheint, dass die Verwandlung des Staatspapiergeldes in Banknoten keine andere Folge hatte, als die, eine unverzinsliche Schuld in eine verzinsliche zu verwandeln, von welcher die Zinsen der Bank zufliessen. Es war

	der Notenumlauf	der Kassenbestand		1 fl. baar auf
Ende 1853	188309217	44881334	=	4^{15} fl. Noten
1854	383491000	45207082	=	8^{48} „ „

Unter solchen für die Bank vortheilhaften Umständen kann es nicht auffallen, dass sie im Jahre 1854 4302785 fl. Rein-Ertrag hatte und 85 fl. per Actie = 14^{15} pCt. Dividende vertheilen konnte.

Die nieder-österreichische Escompte-Gesellschaft hat Ende 1854 zum ersten Mal einen Abschluss ihrer den 26. September 1853 eröffneten Anstalt gemacht. Bis Ende 1854 wurden bei ihr 2105 Credite im Betrag von 33758245 fl. nachgesucht, hievon 1662 durch das Comité der Theilnehmer mit 23287600 fl. beantragt, aber nur 1647 mit 22372700 fl. durch den Verwaltungsrath bewilligt. Von diesen Crediten sind 190 im Betrage von 2052100 fl. wegen nicht geleisteter Einzahlung in den Sicherheitsfond, freiwilligen Austritts oder eingetretener Insolvenz gelöscht worden, wonach Ende December 1854 noch 1457 Credite mit 20320600 fl. eröffnet waren und von 1150 Theilnehmern benutzt, welche die 5%gen Beträge in den Sicherstellungsfond mit 1016030 fl. geleistet haben. Von diesen Theilnehmern wurden 39079625 fl. Wechsel übernommen. Die Einzahlungen in laufender Rechnung betrugen 6711680 fl., die Rückzahlungen 5920980 fl.

Nach den Statuten können die Actionaire von Verlusten nie betroffen werden, betheiligt war jedoch die Gesellschaft bei 37 Zahlungs-Einstellungen von Creditinhabern mit 696258 fl., bei 75 Fallimenten von Nicht-Creditinha-

bern mit 337428 fl., zusammen bei 112 Insolvenzen mit 1033686 fl. Jedoch haben die Verluste keine Nachzahlung der Theilhaber erfordert. — Die Direction glaubte, obwohl dies gar nicht in ihrem Geschäftskreise liegt, zur österreichischen National-Anleihe 200000 fl. zeichnen zu müssen.

Die Gewinn-Einnahme bestand aus 520627 fl. Brutto, wovon 4% Zinsen an Actionaire, an Creditinhaber für Sicherstellungsfond und an Conto-Corrent-Gläubiger, sowie Einrichtungskosten, Verwaltungsspesen etc. abgehen und 86512 fl. übrig bleiben, hiervon wurden 15% für den Reservefond der Theilnehmer und 5% für die Actionaire, zusammen 17302 fl. entnommen, 17850 fl. Einkommensteuer bezahlt und 51359 fl. den Actionairen in 1% Dividende p. 49815 fl. und 1544 fl. vorweg gutgebracht.

Die in dem Jahrbuch III erwähnte Zettelbank zu Frankfurt a. M. hat erst im Herbste 1854 ihre Geschäfte begonnen.

Die ebenfalls im vorigen Jahrbuch erwähnten Projecte einer Bank in Halberstadt und einer in Emden sind noch nicht verwirklicht.

Das in Magdeburg seit Jahren bestehende Project einer Privatbank mit einer Million Thaler Capital und einer Million Thaler Banknoten-Ausgabe, obwohl genau auf Grundlage der preussischen Normativbedingungen vom 25. September 1848 entworfen, ist von der preussischen Regierung noch nicht concessionirt worden, wie man vermuthet, um die preussische Bank nicht einer neuen Concurrenz auszusetzen. Gleiches Schicksal ist dem Projecte einer Privatzettelbank in Köln zu Theil geworden. Dieses System willkürlicher Verweigerung der natürlichsten Rechte und gesetzmässiger Ansprüche wird von dem preussischen Handelsstande schmerzlich empfunden.

In Homburg, dem bekannten Kurort, ohne allen anderen Geldverkehr als den einer Spielbank, hat der Banquier Erlanger aus Frankfurt a. M. die Concession einer Zettelbank erhalten, und wird durch deren Noten 1855 bereits die Umgegend überschwemmt.

In Hamburg haben Mitte 1855 mehrere der ersten Häuser die Gründung einer grossen Zettelbank projectirt, von dem Senate jedoch eine Concession nicht erhalten.

Die königl. baierische Bank zu Nürnberg, die würtembergische Hofbank und die städtische Bank zu Chemnitz haben auch für 1854 einen Bericht nicht veröffentlicht.

Der Gewinn der oben angeführten Banken war im Jahre 1854:

	Gewinn	an die Actionaire		in die Reserve
	thlr.	Zins Proc.	Divid. pCt.	thlr.
Preussische Bank	1113231	3½	2½	179131
Bank des Berliner Kassen-Vereins . .	67391	4	1⅗	6000
Rittersch. Privat-Bank zu Stettin . .	131844	4	2	30936
Städtische Bank zu Breslau	15000	—	—	—
Bank zu Rostock	65822	4	1^{838}	—
Landes-Bank zu Dessau	225773	4	4	10000
Leipziger Bank	147418	3	6^{4}	—
Landständ. Bank zu Bautzen	13038	—	—	—
Weimarsche Bank.	63174	4	—	—
Privat-Darlehens-Bank zu Lübeck . .	10080	3	16^{9}	—
Baierische Hypotheken u. Wechsel-B.	726614	3	3⅓	—
Oesterreichische National-Bank . . .	2868523	—	14^{15}	—
Braunschweigische Bank	71779	4	1⅙	1731
Lebens-Vers. u. Spar-B. zu Schwerin	760	5	1¼	42
Disconto-Kassa zu Bremen	23106	—	4⅕	—
A. Schaffhausenscher Bank-Verein .	noch nicht bekannt.			
Disconto-Gesellschaft zu Berlin . . .	77814	—	6	6395
B. f. Handel u. Industrie zu Darmstadt	133399	4	1½	43401
Niederösterr. Escompte-Gesellschaft .	285872	4	1	11535

Die Zunahme der Bank-Umsätze und ihres Gewinnes ist um so mehr von Bedeutung, als die Versicherungs-, Eisenbahn- und andere Gesellschaften, deren Ueberschüsse erst Ende des Jahres zur Vertheilung kommen, dieselben ebenfalls grossentheils zu Disconto-Geschäften verwenden. Einerseits muss aber berücksichtigt werden, dass mit der Schnelligkeit und Vielfältigkeit der Transportmittel der Güter-Austausch und die durch denselben veranlasste Wechsel-Ausstellung in grossem Maasse vermehrt wird, dass seit Einführung der allgemeinen Wechselfähigkeit in Deutschland das Ausstellen von Wechseln häufiger ist, und dass eine andere Vermehrung der Verkehrs-Summen und Wechsel aus der Preissteigerung aller Waaren hervorgeht. Diese Preissteigerung hat ihren Grund in zwei das Bankwesen tief berührenden, theilweise aus demselben hervorgehenden Erscheinungen, in der Vermehrung der Umlaufmittel aus edlen Metallen und aus Papier.

Was die edlen Metalle anbetrifft, so war der Werth der Gold-Production in Millionen Thalern:

	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	zusammen
Californien	3⅓	28⅔	44	66	69⅓	76⅔	77	365
Australien	—	—	—	7	122	98⅔	95⅓	323

wobei wir bemerken, dass für das Jahr 1854 nur bezüglich der Gold-Production in Australien verschiedene Angaben vorliegen, von welchen wir die niedrigste benutzt haben.

Es sind also in 7 Jahren 688 Millionen, in den letzten 3 Jahren allein 539 Millionen Thaler Gold aus gänzlich neuen Quellen in den Verkehr geflossen und stellen, da angenommen werden darf, dass die alten Quellen von Gold und Silber während dieser Zeit mindestens gleich productiv geblieben, einen reinen Zuwachs zu der bisherigen Production von Rohmaterial zu Umlaufmitteln dar. In wie weit dies auf die Production von Münzen Einfluss hatte, lässt sich einigermassen aus der Thätigkeit der Münzstätten beurtheilen. Es war:

Prägung von Gold- und Silber-Münze.

	Grossbritannien.		Frankreich.	
	Gold.	Silber.	Gold.	Silber.
	Lstr.	Lstr.	Francs.	Francs.
1848	2451999	35442	30861820	97565330
1849	2177955	119592	27109560	206548664
1850	1491836	129096	85172390	86458485
1851	4400411	87808	285237280	68469009
1852	8742270	189596	27028270	71711560
1853	11952391	701544	330463463	20089778
1854	4152183	140480	522730000	1983750
Lst.	35369045	1403618	1578603783	552826576
Pr. Crt. thlr.	235793634	9357452	420961008	147420422

	Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.		Russland.	
	Gold.	Silber.	Gold.	Silber.
	Dollars.	Dollars.	Rubel.	Rubel.
1848	3775512	2040050	15814984	3650100
1849	9007762	2114950	16844984	3810100
1850	31981733	1866100	20354356	3725102
1851	62614492	774397	17854356	4000002
1852	56846188	1309555	20354464	4000112
1853	55213907	9077571	20965006	3600100
1854	52094595	8619270	20965996	3900106
Dollars	271534189	25801893	133154146	26685622
Pr. Crt. thlr.	405943613	37412747	146469560	29554184

	Oesterreich.		Preussen.		Sachsen.	
	Gold.	Silber.	Gold.	Silber.	Gold.	Silber.
	Gulden.	Gulden.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.
1848	4427941	141818174	4171612	4025612	57635	1762595
1849	4476541	17451340	537520	1514019	24830	1531582
1850	5271416	8240346	8895	1112117	—	1386667
1851	7324704	8576437	10030	1698992	—	1915179
1852	11171150	4989960	235280	686477	—	1691380
1853	9844663	16576346	377235	627888	12935	1966503
1854	—	—	155565	4077711	13380	2659404
			5496137	13742816	108780	12913310

In Ermangelung specieller Angaben für die Jahre 1848—54 entlehnen wir dem Bremer Handelsblatte eine Zusammenstellung der Ausprägungen in den Staaten des süddeutschen Münzvereins von 1837 bis 1853 incl.

Staaten.	Grobe Silbermünzen.				
	3½ fl.	2 fl.	1 fl.	½ fl.	Summa.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Baiern	5674016	22005586	27934717	5404155	61018474
Württemberg	1623048	7879110	11302270	2558082½	23362510½
Baden	1382003	3437582	4709866	2389154	11918605
Grossherzogth. Hessen	6098995	1212800	2884500	712200	10908495
Landgrafenthum Hessen	—	21000	70150	28130	119280
Nassau	213041½	529682	1304649	762311	2809683½
Meiningen	—	—	489759	221782½	711541½
Hohenzoll. Lande:					
a. in München geprägt	13699	17200	58787	27770	117456½
b. in Carlsruhe u. Wiesbaden geprägt	71648½	71472	130468	62734	336322½
c. in Berlin geprägt	—	—	50470	26320	76790
Rudolstadt	—	1000	163500	78340	242840
Frankfurt	3223328½	2044594	1492954	388220	7149096½
Summa	18299779½	37220026	50592090	12659199	118771094½
				= thlr.	65726339

Es ist zu beachten, dass in diesem Zeitraum einerseits auch namhafte Summen geprägter Münzen zur Einschmelzung gelangten, z. B. die österreichischen Silbermünzen, welche ins Ausland gingen, und die niederländischen Goldmünzen, welche eingezogen wurden, anderseits aber nicht alles gefundene Gold zur Münze ausgeprägt wurde, sondern zum grossen Theile in Gestalt von Barren in den Handel gelangte.

Eine andere Vermehrung der Umlaufsmittel fand im gleichen Zeitraum durch die Vermehrung des Papiergeldes und der Banknoten statt. In Deutschland waren in Umlauf

	1846.		1854.	
	Staatspapiergeld.	Banknoten.	Staatspapiergeld.	Banknoten.
	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.
Preussen *)	25742000	—	30842000	—
— Preussische Bank	—	—	—	21000000
— Bank des Berliner Kassenvereins	—	—	—	1000000

*) Die Gesetze, auf welche die gegenwärtigen Staatspapiergelder geschaffen wurden, sind in Preussen 21. Dec. 1824, 22. April 1827, 5. Dec. 1836, 9. Mai 1837, 19. Mai 1851; Sachsen, Königreich, Juni 1842, 9. Sept. 1843, 18. Juni 1846; Anhalt-Köthen 16. Febr. 1846; Dessau 1. Aug. 1849; Bern-

	1846. Staatspapiergeld. thlr.	1846. Banknoten. thlr.	1854. Staatspapiergeld. thlr.	1854. Banknoten. thlr.
Preussen Rittersch. P.B. z. Stettin	—	—	—	1000000
— Städt. Bank zu Breslau	—	—	—	1000000
Oesterreich (Münzscheine und Rest der Schatzscheine)	—	—	8000000	—
— Nationalbank	—	130000000	—	255000000
Sachsen, Königreich	3000000	—	7000000	—
— Leipzig-Dresdner Eisenbahnscheine	—	500000	—	500000
— Bank in Leipzig	—	3500000	—	5076000
— „ „ Bautzen	—	—	—	500000
— „ „ Chemnitz	—	—	—	300000
Baiersche Hyp. u. W. Bank	—	2514000	—	4571428
Anhalt-Dessau u. Köthen	500000	—	1500000	—
— Eisenbahnscheine	—	—	500000	—
— Landesbank	—	—	—	2500000
Anhalt-Bernburg	—	—	370000	—
— Eisenbahnscheine	200000	—	200000	—
Baden	—	—	1143000	—
Braunschweig (Leih-Anstalt)	—	600000	—	600000
— Bank	—	—	—	1500000
Hannover (Stadt)	200000	—	200000	—
Hessen-Darmstadt (Grundrentenscheine)	—	—	1142900	—
— Kassel	—	—	2500000	—
Nassau (Landesbank)	300000	—	571430	—
Sachsen-Weimar	—	—	600000	—
— Weimarsche Bank	—	—	—	894000
— Gotha u. Coburg	—	—	600000	—
— Meiningen	—	—	305291	—
— Altenburg	—	—	367100	—
Schwarzburg-Rudolstadt	—	—	200000	—
Reuss	—	—	300000	—
Waldeck	—	—	340000	—
Würtemberg	—	—	1714000	—
Frankfurt a. M. (Rechneischeine)	1143000	—	2000000	—
Lübeck (Bank)	—	—	—	321400
	31085000	137114000	60400721	295762828
Hiervon durch Metall gedeckt:				
Frankfurter Rechneischeine	1143000	—	2000000	—
Kassenstand der Banken	—	102122780	—	69660618
verbleibt Papierumlauf ohne Metallunterlage	29942000	44991220	58400721	226102210
	64933220		284502931	

Diese Vermehrung des deutschen Papierumlaufs betrug daher 187964549 thlr., und die hierdurch bewerkstelligte Vermehrung der Umlaufsmittel, d. h. die Vermehrung des Betrages, welcher nicht durch Baarschaft gedeckt ist, 219569711 thlr., wobei übrigens circa 11 Millionen Thaler Giro-Anweisungen,

burg 20. Febr. 1850; Baden 3. März 1849; Hessen-Cassel 26. Aug. 1848, 24. März 1849; Hessen-Darmstadt 30. Juli 1848; Sachsen-Meiningen 24. Mai 1849; Weimar 27. Aug. 1847; Koburg 22. Jan. 1849; Gotha 30. Sept. 1847; Altenburg 16. Juli 1848; Schwarzburg-Rudolstadt 10. Dec. 1848; Reuss 17. März 1849; Würtemberg 1. Juli 1849. Wo nichts anderes bemerkt, sind die Staatspapiergelder „Kassenscheine", die Noten der Nassauer Landesbank und die Köthen-Bernburger Eisenbahnscheine gehören zu Staatspapiergeldern.

der Bank von Preussen, die ebenfalls wie Noten umlaufen, noch gar nicht in Betracht gezogen sind.

Staatspapiergeld wurde auch in Russland, jedoch erst 1854 in Folge des Krieges, um nennenswerthe Summen vermehrt.

Es war		Staatspapiergeld.	Einlösungsfond.	Ungedeckt.
am 1. Januar 1846	S. R.	251689450	86812362	164877088
„ „ 1855	„	356337021	123160553	233176468
Zunahme	S. R.	104448571	36348191	68299380

Die Banken von Grossbritannien und Irland hatten

Ende	Noten-Ausgabe.					
	England.		Schottland.	Irland.		Total.
	Bank von England. L. St.	Andere Banken. L. St.	L. St.	Bank von Irland. L. St.	Andere Banken. L. St.	L. St.
1846	21055000	7786966	3996861	4375025	3464505	40678357
1854	20298000	6921623	4316095	3260275	3462374	38258367

Es war der		Gesammt-Noten-Umlauf.	Baarbestand.	Ungedeckt.
1846	L. St.	40678357	21733006	28945353
1854	„	38258367	14524400	33734967
Verminderung	L. St.	2409990	7208606	4789614

Es hatten		die Bank von Frankreich Noten.	Baarschaft.	die Provinzial-Banken Noten.	Baarschaft.
1846	Frs.	268493000	254000000	86507892	43733736
1854	„	628378950	395071035	Mit der Bank von Frankreich vereint	

Zusammen		Noten.	Baarschaft.	Ungedeckt.
1846	Frs.	355007892	297733736	57274156
1854	„	628378950	395071035	233307915
Vermehrung	Frs.	273371058	97337299	176033759

Die Bank der Niederlande hatte mit kurzen Ausnahmen mehr Baarschaft als Noten-Ausgabe.

Es war in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika

		Noten-Umlauf.	Baarschaft und Speciefund.	Nicht durch Baarschaft gedeckte Noten.
1846	Doll.	105552427	42012095	63540332
1854	„	188188744	59410253	128778491
Zunahme	Doll.	82636317	34590933	65238195

Es war demnach der durch Metall nicht gedeckte Papier-Umlauf in preussischen Thalern:

	1846	1854	Vermehrung.
Deutschland und Oesterreich . .	64933220	284502931	219569711
Russland	173120924	244835292	71714368
Frankreich	13939775	62215443	48275668
Grossbritannien	192969020	224909780	31940760
Vereinigte Staaten	95310498	193167736	97857238
Summa . .	540273437	1009631182	469357745

Während daher die Goldgruben für 688 Millionen Thaler ausserordentlichen Zufluss von Material zu Umlaufsmitteln lieferten, haben in obigen Ländern die Staaten und Banken für 469 Millionen Thaler angefertigt, und wäre von allen Staaten und Banken der Welt eine vollständige Statistik vorhanden, so würde daraus wahrscheinlich hervorgehen, dass die Papierfabriken nicht weniger als die Goldminen Antheil an der Vermehrung der Umlaufsmittel und ihrer Wirkung auf die Waaren-Preise gehabt haben.

Die Steigerung der Waarenpreise veranschaulicht folgendes von dem handelsstatistischem Amte in Bremen gefertigte Verzeichniss der Preise der wichtigsten Artikel des dortigen Marktes:

Durchschnittspreise einiger Haupt-Artikel der Einfuhr in Bremen während der Jahre 1838—1854.

	Asche 100 Pfd. Ld'r thlr.	Baumwolle pr. Pfd. gGr.	Caffee pr. Pfd. gGr.	Reis 100 Pfd. Ld'r thlr.	Roh. Zucker pr. Pfd. gGr.	Raff. Zucker pr. Pfd. gGr.	Thee pr. Pfd. gGr.	Pfeffer pr. Pfd. gGr.	Piment pr. Pfd. gGr.	Rosinen 100 Pfd. Ld'r thlr.	Wein pr. Oxh. Ld'r thlr.	Stengel 100 Pfd. Ld'r thlr.	Häute, gesalz. pr. Pfd. gGr.	Häute, getr. pr. Pfd. gGr.	Thran pr. To. v. 216 Pfd. thlr.	Steinkohlen pr. Last Ld'r thlr.	Stangeneisen 120 Pfd. Ld'r thlr.
1838	7 1/4	11 1/4	9 7/8	5 3/4	5 5/8	6 3/8	32 3/8	7 1/8	6 1/4	5 7/12	19 5/6	3 5/6	5 1/2	11 5/8	14 3/4	23 11/12	3 5/6
1839	7	13 5/8	11 1/4	5 1/6	5 5/8	6 3/4	41 1/4	6 5/8	7	4 3/4	22 1/3	4 3/4	7 1/8	12 1/2	15 1/12	24 1/2	4 1/6
1840	6 11/12	10 3/4	10 1/8	4 3/4	5 1/8	6 3/4	43 1/8	6 5/8	5 3/4	5 1/6	21 1/2	3 11/12	7 3/8	13 3/4	14 5/6	25 7/12	3 2/3
1841	7 1/4	11 1/8	10	5 1/6	4 3/4	6 3/8	37 1/8	5 3/4	6	4 3/4	19 1/4	4	6 1/4	12 1/8	15 1/2	23 2/3	3 3/8
1842	8	9 3/4	9	4 3/4	3 7/8	5 1/4	40 1/4	5 1/4	5 1/2	4 1/4	21 5/6	3 7/8	7 3/4	10 1/2	15 11/12	26 1/3	2 3/4
1843	7 1/4	7 7/8	7 5/8	4 1/8	4 5/8	5 1/4	34	5 1/8	4 7/8	4 1/3	22 1/2	3 5/6	6 7/8	11 1/4	15 5/12	28 2/3	2 5/12
1844	7	8 1/2	7 1/4	3 3/4	4 1/8	5 1/4	34 1/4	6 1/8	6 7/8	6 5/12	22 1/12	3 5/6	5 7/8	11 5/8	16 1/3	29 5/6	2 1/2
1845	6 1/6	7 1/4	6 7/8	4 1/8	5 5/8	4 5/8	33 1/2	5 1/4	5 7/8	6 5/12	20 1/2	3 5/6	6 3/4	11 7/8	15 1/2	28 5/12	3 7/12
1846	5 11/12	9	7 5/8	5 1/3	4 3/4	6 7/8	33 1/2	4 3/4	6 3/8	5 1/12	24 5/12	3 5/6	6 3/8	10 1/4	13	27 3/4	3 11/12
1847	8	12 1/2	7 7/8	5 7/12	5 1/8	6 3/4	25 1/2	4 7/8	9 5/8	5 3/4	22 11/12	3 7/12	5 7/8	10 3/8	15 2/3	29 1/4	3 5/6
1848	8 5/6	9 1/8	7 1/8	4	4 1/4	5 1/2	30 3/4	4 3/4	7 3/4	5 1/12	21 1/3	3 5/6	5 1/4	8 7/8	14 7/12	27 1/3	3 1/3
1849	7 5/12	8 1/8	7	3 3/4	4 5/8	6 1/2	40 1/4	5 1/4	6 3/4	6	22 7/12	3 5/12	4 3/4	8 1/4	17 3/12	26 1/3	2 11/12
1850	8 1/3	14 1/8	9 1/2	4 1/3	4 1/2	5 3/8	29 1/8	5 3/4	11	6 5/12	22 5/12	4 1/12	5 7/8	9 1/2	19 5/12	25 7/12	3
1851	7 1/2	13 5/8	9 1/4	4	4 3/8	5 5/8	28 1/4	6 7/8	9	5 1/4	23 11/12	4	7 1/8	12 1/8	19 1/3	25 1/2	3 1/6
1852	6	10 1/4	9 1/8	3	4 1/4	6 1/2	30 3/8	6 5/8	8 5/8	5 7/12	23 5/12	3 1/6	6 1/4	10 7/8	22 1/6	24 5/12	3 1/6
1853	7 1/2	11 3/8	9 5/8	3 1/2	4 1/2	7	28 5/8	7 5/8	11 1/12	6 5/6	28 3/4	3 3/4	6 7/8	12 1/8	21	34 1/6	3 11/12
1854	9 1/3	11 1/2	10 1/4	3 1/3	4 5/8	9 1/2	31 7/8	8	9 3/4	8	39 7/12	4 1/6	8 1/4	15	22 1/3	39 1/3	4 1/4

Bei jener Vermehrung des ungedeckten Papier-Umlaufs hatte Deutschland einen grösseren Antheil, als irgend ein anderer Staat. Während Deutschlands Antheil an dem ungedeckten Papiergeld der obigen Länder 1846 12 pCt. war, ist derselbe 1854 auf 28 pCt. gestiegen, und von 469 Millionen Thaler Vermehrung treffen 219½ Millionen oder 43² pCt. auf Deutschland!

Es scheint daher, dass Deutschland aus den neuen Goldquellen noch nichts sich angeeignet und die Canäle, welche aus denselben gefüllt werden könnten, mit Papierumlauf angefüllt hat, ja vielleicht die edlen Metalle, welche es früher besass, durch diesen Papierumlauf zum Theil an das Ausland verloren hat. Während in den anderen Ländern das Steigen der Preise aller Werthgegenstände mit Recht der Vermehrung der baaren Umlaufmittel zugeschrieben werden kann, ist dies gleiche Steigen in Deutschland nächst dem Einflusse der Preisbewegung in anderen Ländern wesentlich der Vermehrung der Papierumlaufmittel zuzuschreiben.

Zunächst mag angenommen werden, dass die Vermehrung des Papierumlaufes, indem es der Vermehrung der edlen Metalle sich anschliesst, nur die Wirkung der letzteren erhöht. Da aber der Papierumlauf eines Landes dessen Grenzen nur ausnahmsweise überschreitet, so folgt daraus von selbst, dass er innerhalb dieser Grenzen den Platz einnimmt, welchen das baare Geld einnehmen würde, und dass alle Kunstmittel vergebens sind, letzteres festzuhalten oder zu vermehren, so weit seine Dienste durch das Papier geleistet werden. Hieraus erklärt sich die Vergeblichkeit der bisherigen Bemühungen in Oesterreich, die Papier-Valuta auf Pari zurückzubringen. Hieraus folgt aber auch, dass das übrige Deutschland mit seiner Valuta einem ähnlichen Schicksal wie Oesterreich entgegengeht, wenn es ähnliche politische Kämpfe erfahren, der Credit durch Handelskrisen erschüttert werden oder das Ausland durch reiche Ernten die Getreidepreise drücken sollte, welche jetzt den doppelten Einfluss haben, die Getreide-Zufuhr **und** die Manufacturwaaren-Ausfuhr Deutschlands zu steigern, indem sie die arbeitenden Klassen Deutschlands zwingen, ihre Kräfte um jeden Lohn zu vermiethen und ihnen keine Mittel übrig lassen, die Fabrikate des Inlandes zu consumiren.

Die preussische Regierung hat vielleicht im Vorgefühl der aus dem Papiersystem nothwendiger Weise mit der Zeit folgenden Erschütterungen Anfangs 1855 ein Gesetz erlassen, welches Papierumlaufmittel von fremden Regierungen und Banken in Abschnitten unter 10 Thalern in Preussen verbietet. Die sächsische Regierung ist diesem Beispiel bereits gefolgt. Ein solches Gesetz dürfte jedoch ohne Einfluss auf das **System** des Papierumlaufes sein, da der Verkehr in Abschnitten unter 10 Thalern weit geringfügiger, als der grössere ist, ungeachtet des Gesetzes daher die Papiergeld-Ausgabe nicht preussischer Regierungen und Anstalten zunehmen und in Preussen selbst Umlauf finden wird; das Gesetz ist vielleicht nachtheilig, weil gerade im kleinen Verkehr, wo man sich nicht mit Giro-Anweisungen, Wechseln u. dergl. helfen kann, die Bequemlichkeit des Papiergeldes besonders schätzenswerth ist und weil es, ohne Zweifel zwischen allen Staaten eine Reciprocität hervorrufend, innerhalb des Zollvereins zu den verschiedenen Salz-, Taback-, Wein-, Bier-, Branntwein- und anderen Grenzen auch noch die zahlloser Geldgrenzen fügt. Zweckmässiger wäre jedenfalls das gute Beispiel, welches Preussen geben könnte, indem es für seinen eigenen Papierumlauf einen Baarfond gründen und der Staatsbank zur Vorschrift machen würde, für Noten und die auf Verlangen rückzahlbaren Depositen jederzeit den vollen Betrag in Cassa zu halten.

Die Preise des Disconto stellten sich im Jahre 1854:

Monate.	London	Hamburg	Frankfurt	Bremen	Berlin	Paris
Januar	5	3¼—2½	3¾, 4½—3¼, 3	5	5	5—4
Februar	5	2¼—1¾	3, 2¾—2½, 2¼	5—4—3½	5	5
März	5	1¾—2¾	2—1¾	3½	5	5
April	5	2½ - 2¼	1¾—2¼, 2	3½—4	4	5
Mai	5½	2¼—1¾	2½, 2¾, 4¾—5½	4—3	4	5—4
Juni	5½	2—3½	2¾, 2, 1¾, 1½	2½—3	4	4
Juli	5½	3—1¾	2¼, 2, 1¾, 1½	3	4	4
August	5½	1¾—2¾	2½—3—4	3	4	4
September	5	2¼—3	4¼, 4½	4—4½	4	4
October	5	2½—4½	4¼, 5	4½—5	4	4
November	5	3½—2¾	4½, 4¾, 5	5—4½—4	4	4
December	5	3—4	4½, 4¼, 4	4—5	4	4
Höchster	5½	4	5	5	5	5
Niedrigster	5	1¾	1½	2½	4	4
Durchschnitt	5¼	2⅞	3¼	3¾	4½	4½
grösste Schwankung	½	2¼	3½	2½	1	1

Die Einflüsse, welche den Disconto im Jahre 1854 bestimmten, waren natürlich sehr verschieden. In England und Frankreich brachten die hohen Getreidepreise und die verschiedenen Anleihen einen grossen Creditbedarf mit sich; in Preussen, wo die grosse Getreide-Ausfuhr einen gewissen Geld-Ueberfluss der Landwirthe herbeigeführt hatte, drängte sich derselbe zum Ankauf von Staatspapieren (namentlich russischer) und anderen öffentlichen Fonds, machte neue Staats- und Eisenbahn-Anleihen leicht verkäuflich, veranlasste theilweise ein Steigen ihrer Course und eine grosse Börsenspeculation, welche sich durch Versatz der Effecten zu stützen bemüht war. Anderseits litt unter den hohen Getreidepreisen der Absatz der Fabriken nach dem Inlande, unter der politischen Krise in Europa und der Handelskrise in Amerika der Absatz der Fabriken nach dem Auslande, und diese nahmen daher viel Credit in Anspruch, während in Anbetracht eben der Ursache dieser Ansprüche die Bankhalter sparsam mit deren Befriedigung waren und ihrer Vorsicht durch die Forderung hohen Discontos bei Geldüberfluss Ausdruck gaben.

Die grossen Schwankungen an der Frankfurter Börse hängen dort vorzugsweise mit den Staatspapier-Speculationen zusammen, welche seit 1854 durch die mannichfachsten Ereignisse angeregt, öfters grosse Anspannung der Credite erforderten. Bis Mitte des Jahres mögen auch die Credite, welche Süd-Deutschland zur Zahlung der Getreidebezüge aus Nord-Deutschland in Anspruch nahmen, den Disconto zuweilen in die Höhe getrieben haben.

In Hamburg hat wahrscheinlich der schlechte Cours der meisten Börsen auf diesen Platz die Disponirung über die Guthaben dort aufgehalten und hierdurch die Summe vergrössert, welche dort regelmässig in kurzen Crediten Verwendung sucht.

In den letzten 10 Jahren waren die Minimum-Discontosätze der Bank von England und Amsterdam und der Durchschnitts-Disconto in Hamburg:

	London	Hamburg	Amsterdam
1844	4-2½	2¾	2½
1845	2½-3	3¾	3-3½-4½-5-5½
1846	3-3½	4¼	4
1847	3½-3-3½-4-5-5½-6-8-7-6-5	4¼	4-5
1848	5-4-3½	2¼	4-5-4-3

	London	Hamburg	Amsterdam
1849	3½-3-2½	1¼	3-2½
1850	2½, 3-2½	2¼	2½-2
1851	2½	2¾	2-2½-3
1852	2½, 2-2½-3	3¼	3
1853	3-3½-4-4½	3½	3
1854	4½-5-5½-5	2½	3

Durch diesen Gang des Disconto wird der viel verbreitete Irrthum berichtigt, dass mit der Vermehrung der Umlaufsmittel der Zinsfuss im Preis sinke. Da der Zins der Preis für den Credit und nicht für das Geld ist, so kann er durch Vermehrung der Umlaufsmittel nicht vermindert werden. Der Preis für das Geld sind die Waaren, und dieser Preis sinkt allerdings, wenn das Geld sich in stärkerem Verhältniss als die Waaren vermehrt, d. h. es werden in solchem Falle weniger Werthe für das Geld gegeben, die Waaren werden theurer. Eben so geht es mit anderen Werthen als Waaren, z. B. mit Dienstleistungen; auch die Löhne müssen allmälig steigen, und je weniger oder langsamer dies geschieht, desto empfindlicher ist der Nachtheil der Umlaufsmittel-Vermehrung für die arbeitenden Klassen, wenn diese Vermehrung eine unverhältnissmässige ist. Wenn Waare und andere Werthe steigen, ist auch grösserer Credit nothwendig, denn bei einer Steigerung der Preise um z. B. 50 Procent sind zu demselben Geschäfte, welches vorher mit 1000 thlr. Credit gemacht werden konnte, 1500 thlr. erforderlich. Daher steigt der Disconto in Getreide einführenden Ländern in Theuerungsjahren (wie 1847 und 1854 in England), und die Vermehrung der Umlaufsmittel, indem sie eine Erhöhung der Waarenpreise veranlasst, veranlasst auch eine Vermehrung der Nachfrage nach Credit. Folgerecht musste auch der Preis des Credites, d. h. der Zinsfuss, bei der Vermehrung des Umlaufes steigen anstatt fallen. Der in Californien und in Oesterreich übliche hohe Zinsfuss scheint dies zu beweisen. Auch in Deutschland ist der Zinsfuss seit 1846 gestiegen. Da jedoch zu keiner Zeit und nirgends ein ökonomisches Ereigniss allein wirksam ist, so lässt sich auch diese Erscheinung nicht auf jene einzelne Ursache zurückführen.

Die Wechselcourse mussten natürlich grosse Schwankungen erfahren in einem Jahre, welches, durch verschiedene Handelsconjunturen und kriegerische Ereignisse bewegt, grosse Rimessen für Getreidezahlungen und Betheiligung bei Anleihen nöthig und die norddeutschen Börsen zum Theil zu Vermittlern des Geld- und Creditverkehres Russlands mit dem Auslande machte.

In Berlin und Cöln gingen die Course auf London, Paris, Amsterdam und Hamburg ungewöhnlich niedrig, so dass die Handelskammer in Cöln in ihrem Jahresberichte den Schluss „einer günstigen Gestaltung der gesammten preussischen Handels-Bilanz" daraus ziehen zu können glaubt, dass am

	31. Decbr. 53.	31. Decbr. 54.
kurz Amsterdam	141⅛	139
Paris 2 Monat	78¹¹/₁₂	77¹¹/₁₂
London 3 Monat	6. 16½	6. 14½

stand. Dies beweist vielleicht, dass die Getreideausfuhr den Ausfall der deutschen Ausfuhr in andern Gütern aufwog, während die Theuerung der Nahrungsmittel den inländischen Verbrauch fremder Producte verhinderte. Eine günstige Handels-Bilanz ist es nicht, wenn ein Volk nur Geld vom Auslande bezieht, weil es zu arm ist, fremde Rohproducte oder Fabrikate zu geniessen.

Sowohl für die bedeutende Ausfuhr Russlands von Flachs, Hanf, Talg und Getreide durch preussische Häfen, als auch für den Betrag des von Russland, namentlich in Amsterdam placirten Anleihens, hatten überdies die preussischen Börsen an jenen Fremden Geld zu holen und dagegen

ihrerseits an Russland für das Anleihen und die russischen Waarensendungen Zahlung zu leisten.

In Petersburg erhielt man für einen Silberrubel

	London			Amsterdam		
	höchster	niedrigster	mittel	höchster	niedrigster	mittel
	pence	pence	pence	cents	cents	cents
1853	$39\frac{3}{4}$	$37\frac{13}{16}$	$38\frac{11}{16}$	$193\frac{1}{4}$	187	$190\frac{1}{32}$
1854	$39\frac{1}{16}$	33	$36\frac{6}{16}$	190	160	$178\frac{7}{32}$

	Paris			Hamburg		
	höchster	niedrigster	mittel	höchster	niedrigster	mittel
	centimes	centimes	centimes	schill.	schill.	schill.
1853	413	394	$402\frac{1}{16}$	35	$33\frac{7}{8}$	$34\frac{5}{16}$
1854	405	308	$375\frac{10}{16}$	$34\frac{1}{4}$	$28\frac{1}{2}$	$31\frac{59}{64}$

d. h. von allen Devisen 1854 einen kleineren Betrag als 1853, weil Russland in Folge der verhinderten Ausfuhr zur See weniger als sonst ans Ausland zu fordern hatte, weil der Credit der russischen Papier-Valuta sich nicht pari mit dem Silber halten konnte, und weil das Verbot der Geldausfuhr aus Russland die russischen Kaufleute abhielt, über Guthaben oder Credit im Auslande zu verfügen. Uebereinstimmend mit den Coursen der fremden Devisen in Petersburg, sanken die Course auf Petersburg an den anderen, auch an deutschen Wechselplätzen. Ueberall waren diejenigen, welche Guthaben in Russland hatten, eben so bemüht, darüber zu verfügen, wie die Russen, welche Guthaben im Auslande hatten, geneigt waren, dieselben noch ausstehen zu lassen, zumal bei dem Stillstand der Geschäfte in Russland für das Capital wenig sichere Verwendung dort war.

Die Berliner Wechselcourse waren:

Anfangs	kurz Amsterdam für 250 Fl.	kurz Hamburg für 300 M.	3 Monat London für 1 Lstr.	2 Monat Paris für 300 Fr.	2 Monat Wien für 150 Fl. C.-Mz.	2 Monat Augsburg f. 150 Fl. C.-Mz.	2 Monat Frankfurt für 100 Fl.	3 Woch. Petersburg f. 100 S.-Rubel.
Januar	$141\frac{1}{2}$	$151\frac{3}{8}$	6 $15\frac{5}{8}$	79	$86\frac{1}{8}$	101	56 10	$105\frac{7}{8}$
Februar	$141\frac{7}{8}$	$150\frac{1}{2}$	6 $15\frac{3}{4}$	$78\frac{2}{3}$	$80\frac{5}{8}$	$100\frac{3}{4}$	56 6	$104\frac{3}{4}$
März	$141\frac{1}{8}$	$149\frac{5}{8}$	6 15	$78\frac{3}{4}$	$75\frac{3}{8}$	$100\frac{1}{4}$	56 2	$100\frac{1}{2}$
April	$139\frac{3}{4}$	$149\frac{1}{4}$	6 $16\frac{3}{4}$	79	$80\frac{1}{4}$	$100\frac{7}{8}$	56 —	$100\frac{1}{8}$
Mai	$139\frac{1}{4}$	149	6 $17\frac{1}{2}$	$78\frac{3}{4}$	$78\frac{7}{8}$	$100\frac{3}{4}$	55 28	$99\frac{7}{8}$
Juni	$139\frac{1}{4}$	$148\frac{7}{8}$	6 $17\frac{5}{8}$	$78\frac{3}{4}$	$79\frac{5}{8}$	$101\frac{1}{8}$	56 6	$99\frac{5}{8}$
Juli	$139\frac{7}{8}$	$148\frac{5}{8}$	6 14	$78\frac{1}{6}$	$77\frac{3}{4}$	$99\frac{5}{8}$	55 14	101
August	$140\frac{1}{4}$	149	6 $16\frac{1}{4}$	79	$80\frac{1}{4}$	100	55 20	$100\frac{1}{8}$
September	$140\frac{1}{4}$	150	6 17	79	$87\frac{3}{8}$	101	56 4	102
October	$140\frac{3}{4}$	$149\frac{1}{2}$	6 $16\frac{7}{8}$	$78\frac{5}{8}$	$85\frac{3}{4}$	$101\frac{1}{8}$	56 6	$101\frac{3}{4}$
November	$140\frac{3}{4}$	$149\frac{1}{4}$	6 $16\frac{1}{3}$	$78\frac{3}{4}$	$81\frac{5}{8}$	$101\frac{1}{8}$	56 2	$98\frac{3}{4}$
1. December	140	$149\frac{1}{4}$	6 $14\frac{1}{2}$	$78\frac{1}{8}$	$78\frac{1}{8}$	$100\frac{3}{4}$	56 4	$98\frac{1}{8}$
31. December	$138\frac{3}{4}$	$148\frac{1}{2}$	6 $14\frac{1}{4}$	$77\frac{3}{4}$	$77\frac{1}{4}$	$100\frac{3}{8}$	56 —	$97\frac{7}{8}$
höchster	$141\frac{7}{8}$	$151\frac{3}{8}$	6 $17\frac{5}{8}$	$79\frac{3}{4}$	$87\frac{3}{8}$	$101\frac{1}{8}$	56 10	$105\frac{7}{8}$
niedrigster	$138\frac{3}{4}$	$148\frac{1}{2}$	6 14	$77\frac{3}{4}$	$75\frac{3}{8}$	$99\frac{5}{8}$	55 20	$97\frac{7}{8}$
grösste Differenz	$3\frac{1}{8}$	$2\frac{7}{8}$	$3\frac{5}{8}$	2	12	$1\frac{4}{8}$	— 20	8

wobei jedoch zu bemerken, dass hier nur die Course Anfangs jedes Monats in Betracht gezogen wurden und sich innerhalb der Monate noch grössere Schwankungen ergaben.

Ueber den Preis des Goldes mag eine Zusammenstellung hier am Platze sein, welche sich in Dr. Adolph Soetbeers Manuscript „Beiträge und Materialien zur Beurtheilung von Gold- und Bankfragen“ befindet. Nach dieser war der Preis des Goldes:

Jahr	Paris per Mille		London per Unze Standard.		Hamburg pr. Mark fein		Werthverhältniss des Goldes zum Silber. Paris		London		Hambg.	
	höchster	niedrigster	höchster	niedrigst.	höchster	niedrigst.	höchster	niedrigst.	höchster	niedrigst.	höchster	niedrigst.
	cent.	cent.	s. d.	s. d.	Mark Banco.		cent.		d.		sch.	
1848	30^0 Agio	10^0 Agio	4 10½	4 11⅞	439½	431½	15^{91}	15^{62}	16^{13}	15^{75}	15^{84}	15^{55}
1849	16^0	5^5 „	4 11⅜	5 —	439½	435	15^{72}	15^{58}	15^{65}	15^{72}	15^{64}	15^{08}
1850	19^0	pari	4 11⅝	5 1½	437	417	15^{77}	15^{47}	15^{61}	15^{33}	15^{75}	15^{03}
1851	5^0	4^5 Rabatt	5 —¼	5 1⅝	428½	419	15^{55}	15^{40}	15^{55}	15^{21}	15^{44}	15^{19}
1852	5^0	pari	4 11⅞	5 1⅝	430½	424½	15^{55}	15^{47}	15^{75}	15^{31}	15^{51}	15^{30}
1853	1^0	4^5 Rabatt (Silber 13 Agio)	5 1	5 2⅜	429	420	15^{49}	15^{36}	15^{46}	15^{12}	15^{45}	15^{14}
1854	2^0 Rabatt (Silber 11 Agio)	3^5 Rabatt (Silber 14 Agio)	5 1⅛	5 2	426½	419	15^{43}	15^{36}	15^{43}	15^{22}	15^{37}	15^{10}

Die Schwankungen der Staatspapier-Course nach dem Frankfurter, Pariser, Londoner und Amsterdamer Cours-Zettel waren in Monatsdurchschnitten und die Preis-Extreme nach den Tagescoursen:

1854.	Oesterreich. 3 proc. Silber-Metalliques	Preussische 3½ proc. Staats-schuld-scheine	Englische 3 proc. Stocks.	Französ. 3 proc. Rente	Russische 4 proc. Obligationen
Januar	89	90	91½	70	86
Februar	86	87½	91¼	68	79¾
März	78	83¼	89¼	64½	66¼
April	80¾	85½	87¾	63¼	71¾
Mai	77¾	85	88½	67½	73¾
Juni	76¾	85½	92¾	72½	79
Juli	75¼	86¼	92	71¼	77¼
August	78¼	84¾	94¼	72¾	78½
September	81	85¼	95	74¼	77¾
October	78¾	85¾	95	76	73
November	75	84¼	92	71¾	74
December	75¼	84¼	91¾	69½	74¼
Durchschnitts-Cours	79⅓	85⁷⁄₁₆	92⅛	70¹⁄₁₂	76
Höchster „	95	92	95	76	87
Niedrigster „	73	80	86	62	66
Grösste Schwankung	22	12	9	14	23

Es war daher eine Rente von jährlich 3 pCt. zu kaufen in obigen Papieren:

nach dem					
Durchschnittss-Course	47^{53}	73^{45}	92^{33}	70^{08}	57
höchsten „	57	78^{88}	95	76	65^{25}
niedrigsten „	43^{20}	68^{88}	86	62	49^{50}
und es war die Differenz zwischen den Preis-Extremen	13^{80}	10	9	14	15^{75}

Anleihen grösserer Regierungen wurden 1854 abgeschlossen:

Staat	Datum	Name	Betrag	Zinsen	Emissionspreis
Oesterreich	März	Lotter.-Anleihen	50000000 Guld.	4 pCt. u. 2 pCt. Gewinne	90 Silber
do.	Mai	Silber-Anleihen	35000000 „	5 pCt. Silber	75½ Silber
do.	Juli	National-Anleih.	500000000 „	5 pCt. Silber	95 fl. Bank-Valuta
Preussen	Juni	Staats-Anleihe	15000000 Thlr.	4½ pCt.	94 abzügl. 1 pCt. Provision
do.	Novbr.	Prämien-Anleihe	15000000 „	3½ pCt. u. ½ pCt. Prämien	100 abzügl. 2 pCt. Provision
Baden	Novbr.	Eisenb.-Anleihe	10000000 Guld.	4 pCt.	91½
Russland	Juni	Anleihe	50000000 Slb.-R.	5 pCt.	83½
Frankreich	März	Renten	250000000 Francs	3 pCt. u. 4 pCt.	65¼ u. 92½
do.	Decbr.	do.	500000000 „	do.	65¼ u. 92
Belgien	Juni	Anleihe	27000000 „	3½ pCt.	90

Die Course der Eisenbahn-Actien waren ebenfalls grossen Schwankungen unterworfen. Die wichtigeren derselben wurden notirt:

Namen der Actien.	An der Börse von	Ende December 1853	Ende März 1854	Ende Juni 1854	Ende September 1854	Ende December 1854
Aachen-Düsseldorf. . . .	Berlin	89½	70	83	82¾	81¾
„ Mastricht	„	68	38½	50	55	47½
Altona-Kiel	Hamburg	106	88	106	117½	117
Bergisch-Märkisch	Berlin	76	52½	64	70	68½
Berlin-Anhalt	„	120	93	120	134½	135¾
„ Hamburg	„	105½	80	100	96¼	103¾
„ Potsdam-Magdeburg.	„	95	70	91	94¼	93½
„ Stettin	„	135	109	141	145½	136
Budweis-Linz-Gmünd . . .	Wien	275	222	278	259	257
Frankfurt-Hanau	Frankfurt	96	78½	98½	106	97¼
„ Homburg	„	95	82	90	93	85
Friedrich-Wilhelms-Nordb. .	Berlin	48	32	46	46½	40½
Kaiser Ferdinand-Nordbahn	Wien	235	215	213	177	190
Köln-Minden	Berlin.	115¾	94½	117	127	123½
Kosel-Oderberg	„	186	111	179	202	193⅓
Leipzig-Dresdner	Leipzig	208	150½	188½	195	190
Loebau-Zittau	„	36	23	27	32½	35¾
Ludwigshafen-Bexbach . .	Frankfurt	120	98½	119⅜	128	122½
Magdeburg-Leipzig	Leipzig	282	221	271	299	296
„ Halberstadt . .	Berlin	184	140	175	190	180½
„ Wittenberge . .	„	39	27½	33	31	27½
Mainz-Ludwigshafen . . .	Frankfurt	99⅓	79	95	95	93½
Mecklenburger	Berlin	47	30	40	41	36½
Neisse-Brieg	Breslau	81	47	67½	70	65
Oberschlesische Lit. A. . .	„	200	137½	189¾	211	200
Rheinische	„	77	52	67	85½	94
Ruhrort-Gladbach	„	88½	76	80	83½	80
Stargard-Posen	„	91	75	84	86	83¼
Steele-Vohwinkel	„	34	22	29½	31	33
Taunus-Eisenbahn	Frankfurt	306	290	297	308	306
Thüringer	Berlin	101	82	97	104	99

wobei natürlich die Aussichten auf die Erträgnisse des Jahres 1854 mit influirten.

Course der Bank-Actien.

Name der Bank.	Ort der Börse	Zahl der Actien	Davon emittirt	Betrag der Actie	Davon eingezahlt	Reservefonds	Dividende pr. 1853 (mit Zinsen) und Zeit der Erhebung	Börsen-Zins und Termin	1854 Januar	1854 Dec.
Schaffhausener B.-V.	Cöln	25935	alle	200 thlr.	voll	306381	13 thlr. October	4 pCt. Jan.	114	115
Preussische Bank . .	Berlin	10000	„	1000 „	„	697762	60 „ März	4 „ „ Juli	111¾	109
Ritter. B. in Pommern	Berlin	4000	3069	500 „	„	121928	28 „ 20 sgr. Mai	4 „ Mai Nov.	113	108
Berl. Kassenverein .	Berlin	1000	alle	1000 „	„	4100	52 „ 3 „ Febr.	4 „ Jan.	110	108
Braunschw. Bank . .	Berlin	15000	12500	200 „	50 pCt.	—	8 thlr. Zinsen Juli	4 „ Septbr.	107	107
Rostocker Bank . .	Berlin	5000	alle	200 „	voll	47078	17 „ 15 sgr. März	4 „ Jan. Juli	126	124
Weimarer Bank . .	Berlin	25000	22500	200 „	40 pCt.	—	—	4 „ Juli	97	99
Oesterr. Nationalbank	Frankf.	50621	alle	600 fl. C.	voll	10361588	48 fl. Jan. 35 fl. Juli	3 „ Jan. Juli	1352	980
„ „	Frankf.	49379	„	800 „ „	„	—	—	—		
Frankfurter Bank . .	Frankf.	40000	20000	500 fl.	20 pCt.	—	—	3 „ Z. Juni	—	106¼
Bairische Bank . .	Frankf.	40000	alle	500 fl. rh.	voll	1500000	17 fl. Jan. 14⅓ fl. Juli	3 „ Jan. Juli	750	—
Darmstädter Bank .	Frankf.	100000	40000	250 fl.	40 pCt.	—	—	—	223	237
Dessauer Bank . .	Leipzig	25000	alle	100 thlr.	voll	50875	9 thlr. April	4 „ Jan. Juli	147	139
Leipziger Bank . .	Leipzig	6000	„	250 „	„	150000	19 „ Mai	3 „ Feb. Aug.	186	179
Niederöst. Esc.-Ges.	Wien	20000	10000	500 fl. C.	„	—	—	— Dec. 31.	100	96

Das königl. statistische Bureau zu Berlin veröffentlichte kürzlich eine Uebersicht der Course preussischer Staatspapiere wie folgt:

	Am höchsten Tag.	Thaler.	Am niedrigsten Tag.	Thaler.	Differenz.
	Für Seehandl.-Obligationen.		Für Seehandl.-Obligationen.		thlr.
1807	10. 13. Juli	82	29. Juni	50	32
1808	10. October	75	8. Juni	25	50
	Für 4pr. Staatsschuldscheine.		Für 4pr. Staatsschuldscheine.		
1809	1. Februar	$63\frac{1}{2}$	21. 28. 31. Juli	34	$29\frac{1}{2}$
1810	7. November	$63\frac{1}{2}$	25. 27. 30. Apr., 2. 4. Mai	$44\frac{1}{2}$	19
1811	28. Januar	$57\frac{1}{4}$	25. September	$43\frac{3}{4}$	$13\frac{1}{2}$
1812	31. Januar	44	7. 10. 12. October	28	16
1813	25. 27. October	$50\frac{1}{2}$	16. 18. Juni	$24\frac{1}{2}$	26
1814	28. November	$81\frac{1}{4}$	7. 12. Januar	$50\frac{1}{2}$	$30\frac{3}{4}$
1815	20. Februar	86	3. April	51	35
1816	1. März	$80\frac{1}{4}$	16. 27.—31. December	$73\frac{1}{2}$	$6\frac{3}{4}$
1817	17. Januar	$75\frac{1}{2}$	7. 8. September	$70\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$
1818	28. 29. Januar	$72\frac{1}{2}$	1. September	$63\frac{7}{8}$	$8\frac{5}{8}$
1819	17. 18. December	$71\frac{5}{8}$	2. 4. 18. Januar	65	$6\frac{5}{8}$
1820	4. März	$71\frac{1}{4}$	28. 29. December	67	$4\frac{1}{4}$
1821	1. November	71	27. März	66	5
1822	19. Aug. 17. October	$74\frac{3}{4}$	5. Januar	$69\frac{3}{8}$	$5\frac{3}{8}$
1823	23. 24. Januar	$74\frac{1}{4}$	24. 27. März	70	$4\frac{1}{4}$
1824	1. Juni	$95\frac{1}{8}$	2. Januar	$73\frac{5}{6}$	$21\frac{7}{24}$
1825	18. Juli	$91\frac{3}{4}$	16. December	$84\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{2}$
1826	3. Januar	$88\frac{3}{4}$	21. Februar	$77\frac{3}{4}$	11
1827	2. 3. November	$90\frac{1}{4}$	2. Januar	$83\frac{1}{4}$	7
1828	18. 19. September	$93\frac{3}{4}$	3. Januar	$86\frac{3}{4}$	7
1829	22. 28. December	$100\frac{1}{2}$	23. Januar	$91\frac{1}{8}$	$9\frac{3}{8}$
1830	13. März	$101\frac{7}{12}$	8. December	$81\frac{1}{8}$	$20\frac{11}{24}$
1831	27. October	$95\frac{5}{8}$	5. April	$83\frac{1}{2}$	$12\frac{1}{8}$
1832	10. 11. Januar	$93\frac{11}{12}$	23. Novbr. 7. Decmbr.	90	$3\frac{11}{12}$
1833	12. März	$98\frac{1}{4}$	7. Januar	93	$5\frac{1}{4}$
1834	2. August	$99\frac{11}{12}$	2.—15. Januar	97	$2\frac{11}{12}$
1835	18. November	$101\frac{3}{4}$	4. März	$99\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$
1836	1. März	$102\frac{1}{6}$	4. November	$99\frac{1}{4}$	$2\frac{11}{12}$
1837	7. Aug. 18. Decmbr.	$102\frac{5}{6}$	2. Januar. 6. Februar. 6. 30. 31. März	$101\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{12}$
1838	13.—17. Juli. 1. 2. Sept.	103	26.—31. Mai. 2. Juni	$102\frac{1}{4}$	$\frac{3}{4}$
1839	3. 4. September	104	2. Januar	$102\frac{3}{8}$	$1\frac{5}{8}$
1840	25.—29. Juli	$104\frac{1}{8}$	19. September	$101\frac{7}{8}$	$2\frac{1}{4}$
1841	10. September	$104\frac{7}{12}$	12. Februar	$103\frac{1}{6}$	$1\frac{5}{12}$
1842	27. 30. Juni. 19. Septbr.	$104\frac{11}{12}$	29. September	$102\frac{2}{3}$	$2\frac{3}{12}$
	Für $3\frac{1}{2}$pr. Staatsschuldsch.		Für $3\frac{1}{2}$pr. Staatsschuldsch.		
1843	25. Januar	$104\frac{5}{8}$	28. December	$102\frac{5}{12}$	$2\frac{5}{24}$
1844	3. Januar	$103\frac{1}{8}$	2. 5. November	$99\frac{1}{4}$	$3\frac{7}{8}$
1845	3. 4. April	$100\frac{1}{8}$	31. December	$97\frac{11}{12}$	$2\frac{5}{24}$
1846	2.—19. Januar	98	1. 2. October	$91\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$
1847	1. 3. Februar	$95\frac{1}{8}$	10. Apr. 6.—9. Novbr.	$91\frac{3}{8}$	$3\frac{3}{4}$
1848	12. Januar	$92\frac{3}{8}$	1. 3. April	64	$28\frac{3}{8}$
1849	26. November	$89\frac{3}{4}$	7. Mai	$76\frac{1}{2}$	$13\frac{1}{4}$
1850	2. Januar	$89\frac{3}{4}$	9. November	74	$15\frac{3}{4}$
1851	9. Juli. 15. Decmbr.	$89\frac{1}{2}$	10. Januar	$84\frac{1}{4}$	$15\frac{1}{4}$
1852	30. 31. August. 1.—30. Septbr. 1. Octbr.	$95\frac{1}{4}$	29. 30. Januar. 2. 3. 8. Februar	89	$6\frac{1}{4}$
1853	5.—22. Januar	$94\frac{3}{4}$	22. October	87	$7\frac{3}{4}$
1854	4. Januar	$91\frac{1}{2}$	3. März	77	$14\frac{1}{2}$

Hierbei ist zu bemerken, dass sich der Cours in den Jahren 1807 bis 1808 von Seehandlungs-Obligationen versteht, von da ab für 4proc. Staatsschuldscheine, welche damals geschaffen wurden, und von 1843 ab für 3½proc. Staatsschuldscheine, auf welche damals die 4proc. herabgesetzt worden sind. Vom Januar 1813 bis Juli 1814 war die Zinszahlung unterbrochen. Als geschichtliche Ereignisse von besonderer Wichtigkeit für den Staats-Credit sind zu erwähnen: der Beginn der französischen Invasion im October 1806, der Tilsiter Frieden am 9. Mai 1807, Bekanntmachung des am 24. Februar geschlossenen Allianz-Vertrages zwischen Frankreich und Preussen am 16. Juni 1812, Rückzug der Franzosen von Moskau am 6. Novbr. 1812, preussisch-russische Allianz am 2. März 1813, Schlacht bei Gross-Görschen am 2. Mai 1813, Waffenstillstand am 4. Juni 1813, Allianz-Vertrag zwischen Russland, Oesterreich und Preussen vom 27. Juli 1813, Schlacht bei Gross-Beeren am 23. August 1813, Schlacht bei Leipzig am 18. October 1813, Frieden zu Paris am 23. April 1814, Napoleons Rückkehr von Elba am 26. Februar 1815, Schlacht von Belle-Alliance am 18. Juni 1814, zweiter Pariser Frieden am 20. November 1815, französische Revolution 1830, französische Revolution Februar 1848, Aufstand in Berlin März 1848, Eintritt der orientalischen Wirren 1853.

Deutsches Versicherungswesen im Jahre 1854.

I.

Die wesentlichsten Ergebnisse der Gothaer Lebensversicherungs-Bank in dem ersten Vierteljahrhundert ihres Bestehens,

besonders in Beziehung auf die Sterblichkeit unter den Versicherten.

Von

G. Hopf,

Bevollmächtigtem der Gothaer Lebensversicherungs-Bank.

Die Gothaer Lebensversicherungsbank wurde zu einer Zeit gegründet, als das Lebensversicherungswesen in Deutschland fast noch gar nicht bekannt war. Einige frühere Versuche, eine solche Anstalt ins Leben zu rufen, waren aus diesem Grunde missglückt, und die wenigen damals von Deutschen, namentlich in den Hansestädten gesuchten Lebensversicherungen mussten bei englischen Anstalten bewirkt werden. Seit dem Jahre 1827, wo von Gotha aus durch die Gründung der dasigen Anstalt der Sinn für Lebensversicherungen geweckt und durch Verbreitung zahlreicher Schriften das Verständniss derselben gefördert wurde, ist hierin eine wesentliche Aenderung eingetreten. Seit dieser Zeit hat die Lebensversicherung in Deutschland einen Aufschwung genommen, wie nächst England in keinem anderen Lande. Kein Land mag aber auch nächst diesem so reich wie Deutschland an treuen Familienvätern sein, die den Drang in sich fühlen, noch über das Grab hinaus für die Ihrigen zu sorgen, und diesem Drang selbst bei spärlichem Einkommen zu genügen suchen. Ein so empfänglicher Boden musste sich denen, die ihn zu cultiviren verstanden, als sehr fruchtbar erweisen. Es haben daher die seitdem gegründeten Lebensversicherungsanstalten in der Mehrzahl einen günstigen Fortgang gehabt, die meisten Früchte auf diesem Felde sind indess bis jetzt der Gothaer Bank zugefallen. Wie sie die erste deutsche Lebensversicherungsanstalt war, so

hat sie sich auch zur grössten ihrer Art in Deutschland, ja was die Zahl der Versicherten betrifft, zur grössten in Europa emporgeschwungen. Obwohl ihre Gründung schon im Jahre 1827 vollendet und schon damals das landesherrlich bestätigte Statut in der Form, wie es den Versicherungen zur Grundlage diente, durch die Agenten dem Publikum zur Betheiligung übergeben worden war, so bedurfte sie doch als gegenseitige Anstalt einer grösseren Zahl von Theilnehmern, ehe sie verpflichtende Versicherungsverträge abschliessen konnte. Eine solche Zahl kam zwar bald zusammen, es wurden indess, um ganz sicher zu gehen, die Policen für dieselben erst vom 1. Januar 1829, ausgestellt und zwar an diesem Tage für nicht weniger als 794 aufnahmsfähig befundene Mitglieder mit einer Versicherungssumme von 1390000 thlr. Seitdem ist die Anstalt in rascher Progression gewachsen und hat schon sehr bedeutende Zahlungen an die Erben verstorbener Versicherten geleistet, verhältnissmässig kaum minder erhebliche Summen aber auch aus ihren Ueberschüssen an die lebenden Versicherten auf die empfangenen Prämien zurückerstattet. Mit dem Jahre 1853 schloss sich das erste Vierteljahrhundert ihrer activen Wirksamkeit und somit ein Zeitabschnitt, welcher wohl geeignet ist, zu Betrachtungen über den Entwickelungsgang der Anstalt und über die Erfahrungen, welche sie in Beziehung auf die Sterblichkeit unter ihren Versicherten gemacht hat, aufzufordern.

In ersterer Hinsicht liefert der folgende Auszug (s. Tab. I. S. 166) aus der dem Rechenschaftsbericht der Bank für 1853 beigefügten Tafel den nöthigen Nachweis.

Nach dieser Uebersicht sind von den beim Bankbureau durch die Agenten eingereichten und von letzteren empfohlenen 36583 Versicherungsanträgen, welche auf eine Versicherungssumme von 53674000 thlr. gerichtet waren, etwa 84 Procent mit 45068800 thlr. als zur Annahme geeignet befunden worden. Der grösste Theil der übrigen 16 Procent musste abgelehnt werden, weil die zur Versicherung angemeldeten Personen sich nicht einer hinreichend guten Gesundheit erfreuten, die vornehmste Bedingung für das Gedeihen der Bank aber, wie für jede andere Lebensversicherungsgesellschaft, der gute Gesundheitszustand ihrer Mitglieder ist. Nach dieser Richtung hin gehört die Entscheidung über die Annehmbarkeit oder Nichtannehmbarkeit der beantragten Versicherungen zu den wichtigsten, aber auch zu den schwierigsten Aufgaben der Bankverwaltung. Es kann nicht völlige oder ideale Gesundheit, welche sich selten finden dürfte, gefordert werden, wohl aber normale, d. h. das Befreitsein von lebensgefährdenden und lebensverkürzenden Krankheitsanlagen. Um das Risiko mit den Prämienleistungen in Einklang zu bringen, muss der Aufzunehmende das Maass von Gesundheit besitzen, welches nach Wissenschaft und Erfahrung zu der Erwartung berechtigt, dass er das mittlere Lebensziel, welches den Berechnungen der Bank zum Grunde liegt, wahrscheinlich erreichen werde. Dadurch und durch die genaue Abstufung der Prämien nach dem Alter der Versicherten geschieht der Anforderung Genüge, welche der Grundsatz der Gegenseitigkeit an die möglichste Gleichstellung der Gefahr unter den Mitgliedern des Vereins macht. Wo durch die vorgelegten Zeugnisse und die angestellte Untersuchung die Ueberzeugung gewährt wird, dass jenes Maass von Gesundheit vorhanden ist, findet die Aufnahme statt, in allen anderen Fällen wird der Antrag abgewiesen und es finden solche Anträge auch gegen das Erbieten zur Entrichtung einer höheren als der tarifmässigen Prämie bei der Bank keine Annahme, indem es an hinreichend sicheren Grundlagen für die Berechnung des Prämienaufschlags fehlt. Denn wie sehr man auch neuerdings bemüht gewesen ist, den lebensverkürzenden Einfluss gewisser Krankheitsanlagen zu ergründen, so sind doch bis jetzt die darüber gesammelten Erfahrungen noch sehr unvollkommen geblieben und haben keine einigermaassen zuverlässige Basis für eine Wahrscheinlichkeitsrechnung geliefert. Es wird dies auch noch lange der

Tab. I. Versicherungen bei der Lebensversicherungsbank für Deutschland in Gotha in den Jahren 1829 bis 1853.

Jahr.	Angemeldet.		Neuversichert.		Im Ganzen während des Jahres versichert.		Abgegangen						Reiner Zuwachs.		Bestand am Ende des Jahres				
							durch Ablauf, Austritt und Ausschliessung		durch Sterbefälle.		Summe.						Durchschnitt für 1 Person.	Durchschnittsalter.	
	Pers.	thlr.	Pers.	thlr.	Pers.	thlr.	Pers.	thlr.	Pers.	thlr.	Pers.	thlr.	Pers.	thlr.	Pers.	thlr.	thlr.	Jahr	M.
1829	1581	2746600	1285	2379200	1285	2379200	—	—	12	15100	12	15100	1273	2364100	1273	2364100	1857	42	7
1830	607	1121700	504	1044700	1777	3408800	14	26200	16	34300	80	60500	474	984200	1747	3348300	1917	42	9
1831	1491	2501400	1244	2348400	2991	5696700	46	126060	27	51300	73	177300	1171	2171100	2918	5519400	1892	41	10
1832	1574	2513500	1165	2168100	4083	7687500	212	490100	55	102700	267	592800	898	1575300	3816	7094700	1859	42	4½
1833	1351	1975300	1041	1738100	4857	8832800	120	358700	46	72900	166	431600	875	1306500	4691	8401200	1791	42	9
1834	1218	1749800	902	1424500	5593	9825700	154	335500	67	109800	221	445300	681	979200	5372	9380400	1746	43	1
1835	1318	1877900	989	1577600	6361	10958000	155	298300	86	169400	241	467700	748	1109900	6120	10490300	1714	43	3½
1836	1635	2390400	1213	1932500	7333	12422800	170	383800	110	181900	280	565700	933	1366800	7053	11857100	1681	43	5
1837	1581	2435600	1151	1886200	8204	13743300	170	290200	127	226800	297	517000	854	1369200	7907	13226300	1673	43	8
1838	1555	2224900	1154	1887900	9061	15114200	156	338200	126	214500	282	552700	872	1335200	8779	14561500	1659	44	—
1839	1419	2143000	1024	1743200	9803	16304700	195	378900	127	210700	322	589600	702	1153600	9481	15715100	1658	44	4½
1840	1485	1942800	1089	1568400	10570	17283500	193	354600	143	278000	336	632600	753	935800	10234	16650900	1627	44	8½
1841	1414	2002100	983	1604800	11217	18255700	178	292400	164	293900	342	586300	641	1018500	10875	17669400	1625	45	1
1842	1352	1939800	1013	1594700	11888	19264100	167	348600	198	314700	365	663300	648	931400	11523	18600800	1614	45	5
1843	1503	2082660	1049	1658400	12572	20259200	193	398600	203	326300	396	724900	653	933500	12176	19534300	1604	45	10
1844	1493	2101700	1073	1747500	13249	21281800	183	291800	200	355800	383	647600	690	1099900	12866	20634200	1604	46	—
1845	1412	2046000	1018	1646800	13884	22281000	178	327100	238	383700	416	710800	602	936000	13468	21570200	1602	46	4
1846	1484	1961300	1096	1648500	14564	23218700	208	388800	230	365700	438	754500	658	894000	14126	22464200	1590	46	7
1847	1706	2425200	1235	1948200	15361	24412400	240	396500	293	476700	533	873200	702	1075000	14828	23539200	1588	46	10
1848	1151	1790200	824	1531500	15652	25070700	277	543200	339	516300	616	1059500	208	472000	15036	24011200	1597	47	4
1849	1377	1946500	1011	1629800	16047	25641000	239	449500	337	572400	576	1021900	435	607900	15471	24619100	1591	47	7
1850	1537	2138000	1138	1860500	16609	26479600	196	402300	331	573100	529	976400	609	884100	16080	25503200	1586	47	10
1851	1667	2369200	1262	2018800	17344	27523000	190	359000	299	461700	487	819700	775	1199100	16855	26702300	1584	48	—
1852	1868	2671600	1423	2326600	18278	29028900	217	421200	346	579300	563	1000500	860	1326100	17715	28028400	1582	48	2
1853	1804	2576900	1324	2153900	19039	30182300	213	418800	399	648300	612	1067100	712	1086800	18427	29115200	1580	48	3
Summe	36583	53674000	27210	45068800	267622	436555600	4264	8418300	4519	7535300	8783	15953600	18427	29115200	—	—	41821	—	—
Durchschnitt	1463	2146960	1088	1802752	—	—	171	336732	180	301412	351	638144	737	1164608	—	—	1673	—	—

Fall sein und bei manchen Körperzuständen, namentlich solchen, wo gleichzeitig mehrere Organe in ihren Functionen beeinträchtigt sind und eine Complication verschiedener Krankheitsanlagen stattfindet, ein einigermaassen zuverlässiges Resultat für Versicherungszwecke nie erzielt werden. Für diese Zwecke ist nämlich durch Beobachtungen nach gewissen allgemeinen Kategorieen, z. B. über Hämorrhoiden, Gicht, Leberbeschwerden etc. nichts gewonnen. Ausser der allgemeinen Gattung der Krankheitsanlage ist für die Lebensprognose bei dem einzelnen zu versichernden Individuum von höchster Wichtigkeit die besondere Form und der Grad der Krankheitsanlage, das Stadium ihrer Entwickelung, die Zeit ihres Bestehens, die Complication mit anderen Gesundheitsmängeln, das Alter und das Geschlecht der damit behafteten Person, ja selbst Zeit und Ort, da bekannt ist, dass manche krankhafte Affectionen sich zu verschiedenen Zeiten und an verschiedenen Orten auf verschiedene Weise gefährlich zeigen. Auf alle diese Umstände muss bei Bestimmung des Prämienaufschlags, also auch bei den vorher anzustellenden Beobachtungen Rücksicht genommen werden, um die Prämie in ein richtiges Verhältniss mit dem zu bestreitenden Risico zu bringen und das Versicherungsgeschäft vor den Chancen einer blossen, auf gut Glück gewagten Wette zu bewahren. Von jenem Ziel genauer Beobachtung ist man noch weit entfernt, und erst nach Erreichung desselben kann von einem rationellen Geschäftsbetrieb bei der Versicherung kranker Leben die Rede sein.

Die bei der Aufnahme neuer Mitglieder zu berücksichtigende mittlere Lebenserwartung richtet sich nach der der Prämienberechnung zu Grunde gelegten Sterblichkeitsliste. Als solche ist von der Gothaer Bank die bekannte von dem englischen Mathematiker Babbage nach den Erfahrungen der Equitable Lebensversicherungs - Gesellschaft in London aufgestellte Liste *) angenommen worden, jedoch mit der Modification, dass die Sterblichkeit der höheren Altersklassen, welche diese Liste zu gering angegeben und die überhaupt auf dem Continent beträchtlicher als in England zu sein schien, vermehrt wurde. Es wird sich später zeigen, wie zweckmässig eine solche Veränderung war. Nach der so modificirten Liste der Bank ist für den Beitritt im

15.	bis	17.	Altersjahr	das	mittlere	Lebensziel	das	60.	Jahr
18.	„	21.	„	„	„	„	„	61.	„
22.	„	25.	„	„	„	„	„	62.	„
26.	„	29.	„	„	„	„	„	63.	„
30.	„	32.	„	„	„	„	„	64.	„
33.	„	35.	„	„	„	„	„	65.	„
36.	„	38.	„	„	„	„	„	66.	„
39.	„	41.	„	„	„	„	„	67.	„
42.	„	44.	„	„	„	„	„	68.	„
45.	„	47.	„	„	„	„	„	69.	„
48.	„	50.	„	„	„	„	„	70.	„
51.	„	53.	„	„	„	„	„	71.	„
54.	„	56.	„	„	„	„	„	72.	„
57.	„	59.	„	„	„	„	„	73.	„
60.	„	61.	„	„	„	„	„	74.	„
62.	„	63.	„	„	„	„	„	75.	„
64.	„	65.	„	„	„	„	„	76.	„
66.	„	67.	„	„	„	„	„	77.	„

Die obige Tab. I. ergiebt, dass von den beigetretenen 27210 Mitgliedern 4264 bei Lebzeiten (durch Ablauf der Versicherung, freiwilligen Austritt und Ausschliessung) abgegangen und 4519 gestorben sind. Die Zahl der Ge-

---

*) Charles Babbage's vergleichende Darstellung der verschiedenen Lebens-Assecuranz-Gesellschaften, aus dem Englischen. Weimar 1827. Tab. VIII. im Anhang.

storbenen war daher grösser als die der Abgegangenen, was mit Rücksicht auf das noch nicht hohe Alter der Bank bemerkenswerth ist und von den Erfahrungen bei den englischen Lebensversicherungs-Gesellschaften wesentlich abweicht. Bei diesen findet gerade das umgekehrte Verhältniss statt, und es war z. B. bei der Equitable Society in London Ende 1829 nach 67jährigem Bestehen der Anstalt die Zahl der Gestorbenen 5144, die der Abgegangenen 9324, also letztere fast noch einmal so gross als erstere. Bei 15 anderen englischen Lebensversicherungs-Gesellschaften, deren Erfahrungen zur Berechnung der bekannten Sterblichkeitsliste mit benutzt wurden und von denen die älteste nicht über 29 Jahre alt war, betrug die Zahl der gestorbenen Personen 3928, diejenige der bei Lebzeiten abgegangenen dagegen 11226; letztere Zahl war also fast drei Mal so gross als erstere. Der Grund dieser Verschiedenheit zwischen den englischen und deutschen Erfahrungen liegt nicht in einem anderen Verhältniss der kurzen, immer nur für eine bestimmte Reihe von Jahren abgeschlossenen Versicherungen zu den lebenslänglichen, indem auch bei den englischen Anstalten die ersteren Versicherungen verhältnissmässig wenig benutzt werden und in der Regel nur einige Procente der letzteren ausmachen. Eben so wenig ist der Grund jener Erscheinung darin zu suchen, dass bei den englischen Anstalten der freiwillige Abgang durch höhere Rückvergütungen mehr erleichtert wäre, es mag im Gegentheil kaum eine englische Anstalt höhere Rückvergütungen im Fall des freiwilligen Abgangs gewähren, als die Gothaer Bank nach § 65 ihrer Verfassung leistet und auch in dem Fall leistet, wo für die Versicherung erst eine einzige Prämie bezahlt wurde, während bei den englischen Anstalten eine Rückvergütung gewöhnlich erst dann geleistet wird, wenn der Abgegangene mindestens 3 Jahre versichert war. Es scheinen vielmehr bei demjenigen Theil des Publicums, welcher sich in Deutschland vorzugsweise bei Lebensversicherungs-Anstalten betheiligt, und wozu besonders der Beamtenstand gehört, die Einkommen-Verhältnisse weniger Schwankungen ausgesetzt zu sein, so dass die betheiligten Versicherten seltener in die Nothwendigkeit kommen, ihre Policen wegen Unzulänglichkeit der Zahlungsmittel fallen zu lassen. Jedenfalls ist es eine erfreuliche Erscheinung, dass die deutschen Familienväter den einmal gefassten Entschluss zur Versicherung mit grösserer Beharrlichkeit durchführen und sich von demselben auch durch widrige Einflüsse, denen sie ja ebenfalls oft ausgesetzt sind, seltener wieder abbringen lassen.

Die unter den Versicherten der Bank vorgekommenen 4519 Sterbefälle sind nach den Versicherungs-Bedingungen nicht alle zahlbar geworden. Es befanden sich darunter nicht weniger als 100 Selbstmordfälle und ausserdem musste wegen Trunksucht, betrügerischer Declaration und Verjährung die Zahlung der Versicherungssummen für 31 Gestorbene versagt werden. Von allen diesen 131 Fällen wurden 30 streitige Fälle mittelst Vergleichs durch theilweise Zahlung der Versicherungssummen geschlichtet, so dass im Ganzen, abgesehen von den für die Selbstmörder und Trunksüchtigen statutenmässig aus dem Reservefond geleisteten Abgangs-Entschädigungen, — nur 101 Fälle als gänzlich nicht zahlbar in Abzug kommen und daher 4418 als ganz oder theilweise zahlbare Sterbefälle übrig bleiben, wofür eine Vergütung von 7333474 thlr. geleistet wurde. Wie sich diese der Bankkasse zur Last gefallene Ausgabe zu der nach der angenommenen Sterblichkeitsliste zu erwarten gewesenen verhält, legt folgende Uebersicht dar.

Tab. II. Sterbefälle unter den Versicherten der Lebensversicherungsbank für Deutschland in Gotha in den Jahren 1829—1853.

Jahr	zahlbar					zu erwarten nach der Sterblichkeitsliste			Unterschied			
			Durchschnitt für 1 Person	Procentverhältnisse zu d. Versicherungen				Durchschnitt für 1 Person	Es starben Mehr		Weniger	
	Pers.	thlr.	thlr.	Pers.	thlr.	Pers.	thlr.	thlr.	Pers.	thlr.	Pers.	thlr.
1829	12	15100	1258	0,93	0,63	15,19	27979	1842	—	—	3,19	12879
1830	16	34300	2144	0,90	1,01	22,84	43688	1913	—	—	6,84	9388
1831	27	50300	1863	0,90	0,88	32,38	63254	1954	—	—	5,38	12954
1832	53	102300	1930	1,30	1,38	50,25	94681	1884	2,75	7619	—	—
1833	46	71032	1544	0,95	0,80	64,81	117700	1816	—	—	18,81	46668
1834	65	108300	1666	1,16	1,10	77,19	135909	1761	—	—	12,19	27609
1835	85	165400	1946	1,34	1,51	89,34	156092	1747	—	9308	4,34	—
1836	108	179200	1659	1,47	1,44	103,42	178234	1723	4,58	966	—	—
1837	123	217417	1768	1,50	1,58	117,99	202162	1713	5,01	15255	—	—
1838	124	211900	1709	1,37	1,40	133,88	228054	1703	—	—	9,88	16154
1839	123	206400	1678	1,25	1,26	149,74	254226	1699	—	—	26,74	47826
1840	136	256200	1884	1,29	1,48	164,25	276936	1686	—	—	28,25	20736
1841	158	278525	1763	1,41	1,53	179,02	299402	1672	—	—	21,02	20877
1842	191	300800	1575	1,61	1,56	193,93	322746	1664	—	—	2,93	21946
1843	201	323800	1611	1,60	1,60	208,55	345219	1655	—	—	7,55	21419
1844	197	340400	1728	1,49	1,60	224,81	370748	1649	—	—	27,81	30348
1845	235	381200	1622	1,69	1,71	241,13	397277	1648	—	—	6,13	16077
1846	224	353800	1579	1,54	1,52	257,03	421986	1642	—	—	33,03	68186
1847	289	470000	1629	1,88	1,93	275,53	450174	1634	13,47	19826	—	—
1848	326	496500	1523	2,08	1,98	290,27	474505	1636	35,73	21995	—	—
1849	335	566500	1691	2,09	2,21	302,28	494798	1638	32,72	71702	—	—
1850	326	556600	1707	1,96	2,10	318,57	520490	1634	7,43	36110	—	—
1851	293	459000	1567	1,69	1,67	337,52	550166	1630	—	—	44,52	91166
1852	335	554900	1656	1,83	1,91	359,54	584449	1626	—	—	24,54	29549
1853	390	633600	1625	2,05	2,10	382,07	618850	1620	7,93	14750	—	—
Summe	4418	7333474	42325	37,28	37,84	4591,53	7629725	42789	109,62	197531	283,15	493782
Durchschnitt	177	293339	1693	1,49	1,51	183,66	305189	1712	—	—	—	—

Rechnet man von der nach der Sterblichkeitsliste zu erwartenden Zahl von Sterbefällen von . . . . 4591[53]
die wirklich vorgekommenen Sterbefälle 4519
ab, so ergiebt sich ein Minus von . . . . 72[53]
Sterbefällen oder $1\frac{1}{2}$ pCt. der erwartungsmässigen Zahl; rechnet man hierzu noch die nicht zahlbar gewordenen 101 Sterbefälle, so ist der Unterschied 173[53] oder $3\frac{3}{4}$ pCt. der Erwartung. Diese auf die günstige Seite gefallene Differenz erscheint höchst geringfügig, und es hat sich daher die den Berechnungen der Bank zum Grunde gelegte Sterblichkeitsliste im Ganzen als vollkommen angemessen und zuverlässig erwiesen. Wie sich später zeigen wird, finden zwischen Sterblichkeitslisten, welche mit grösster Sorgfalt construirt und auf scheinbar ganz sichere Unterlagen gegründet sind, viel grössere Verschiedenheiten Statt.

Aber nicht blos in Beziehung auf die Zahl der vorgekommenen Sterbefälle, auch in Beziehung auf den Betrag der dadurch zahlbar gewordenen Capitale waren die Ergebnisse günstig. Nach der angenommenen Sterblichkeitsliste war eine Ausgabe für Sterbefallzahlungen zu erwarten v. 7629725 thlr.
In der Wirklichkeit war zu vergüten . . . . 7333474 „
Es fand also eine Minderausgabe Statt von . . . . 296251 thlr.

Diese Minderausgabe ist nicht blos durch die geringere Zahl von Sterbefällen veranlasst worden, sondern auch durch den verhältnissmässig geringeren Betrag der auf einen Sterbefall im Durchschnitt treffenden Summe. Letztere war nach der Erwartung 1712 thlr. und in der Wirklichkeit nur 1693 thlr. Es haben daher die mit hohen Summen versicherten Personen ein verhältnissmässig etwas günstigeres Resultat als die mit geringen Summen Versicherten geliefert.

Tab. III. Kassenrechnung der Lebensversicherungs-Bank für Deutschland in Gotha in den Jahren 1829—1853.

Jahr.	Einnahme.						Ausgabe.										
	Prämien.	Antrittsgeld.	Zinsen. Betrag.	Zinsen. Durchschnitt des Zinsfusses.	Ausserordentliche Einnahme.	Summe.	Sterbefälle.	Vers.-Summen bei Lebzeiten zahlbar.	Antrittsgelder zurückerstattet mit Zinsen.	Dividenden an die Versicherten.	Vergütung an Abgegangene	Verwaltungskosten. Prämienprovision an die Agenten.	Verwaltungskosten. Uebriger Aufwand.*)	Verwaltungskosten. Summe.	Procentverhältniss zur Jahres-Einnahme.	Ausserordentliche Ausgabe.	Summe.
	thlr.	thlr.	thlr.	pCt.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	pCt.	thlr.	thlr.
1829	91423	22334	2108	4^{00}	196	116061	9800	—	—	—	—	4571	3847	8418	8^{8}	—	18218
1830	129077	9533	5851	4^{00}	123	144584	27400	—	—	—	—	3527	**8316	11843	7	184	39427
1831	197538	15749	10056	4^{09}	141	223484	49723	—	—	—	—	5884	8001	13885	6^{2}	335	63943
1832	259307	—	16850	4^{05}	239	276396	75800	—	44822	—	398	7401	10892	18293	6^{6}	1318	95809
1833	308439	—	22924	4^{04}	382	331745	94600	—	3440	—	1367	8011	17556	25567	7^{7}	225	166581
1834	347169	—	31294	3^{99}	358	378821	84800	—	314	19541	1834	8467	14821	23288	6^{8}	342	133245
1835	387013	—	38632	3^{90}	3508	429153	167900	—	102	26251	2288	9327	**18295	27622	5^{9}	154	224529
1836	438960	—	46422	3^{81}	3309	488691	185832	—	68	35621	3253	10778	19176	29954	6^{5}	134	254896
1837	488707	—	54700	3^{77}	1477	544884	194700	—	54	49211	1580	11776	19515	31291	5^{7}	560	277410
1838	536359	—	63468	3^{73}	1625	601452	214900	—	10	86743	2904	12637	22465	35102	5^{8}	438	340141
1839	577852	—	73006	3^{70}	11123	661981	195606	—	—	76933	3756	13296	23114	36410	5^{6}	5242	317951
1840	613025	—	85117	3^{68}	4777	702919	239000	—	—	71315	5749	13799	24280	38079	5^{4}	5169	359312
1841	649057	—	96760	3^{67}	4617	750434	324300	—	—	78105	4593	14547	25158	39705	5^{3}	1152	447855
1842	682844	—	108073	3^{62}	4578	795495	241325	—	—	91629	4455	15224	26339	41563	5^{2}	781	379753
1843	712464	—	119019	3^{61}	3674	835157	358918	—	—	148166	6699	15860	24983	40843	4^{9}	792	555418
1844	749241	—	129523	3^{62}	2629	881393	341500	—	—	141531	4570	16706	26050	42756	4^{8}	1999	532356
1845	782527	—	144059	3^{71}	2812	929398	379000	—	—	144817	5497	17316	25464	42780	4^{6}	990	573084
1846	810323	—	159836	3^{75}	4717	974876	330100	1000	—	158831	9435	17843	27140	44983	4^{6}	475	544824
1847	850400	—	178044	3^{80}	4733	1033177	443700	800	—	167068	7765	18951	27280	46231	4^{47}	1258	666822
1848	864985	—	196347	3^{94}	2131	1063463	479800	6500	—	181148	14589	18741	26471	45212	4^{25}	3751	731000
1849	884994	—	210204	4^{00}	13391	1108589	572950	1800	—	189677	14483	19302	27933	47235	4^{25}	685	826830
1850	912691	—	222671	4^{00}	3876	1139238	564650	3000	—	214042	13893	20068	27376	47444	4^{16}	1944	844973
1851	953458	—	241318	4^{00}	8368	1203144	473600	309	—	223832	14888	21138	28685	49823	4^{14}	2441	764884
1852	998399	—	257866	4^{00}	7242	1263507	542900	10300	—	191992	16286	22324	28255	50579	4	338	812395
1853	1034890	—	273436	4^{06}	7053	1315379	630200	8500	—	204493	19320	22878	28900	51778	3^{94}	972	915263
Summe	15261142	47616	2787584	96^{84}	97079	18193421	7222998	32200	48810	2500946	159602	350372	540312	890684	136^{61}	31679	10886919
Durchschnitt	610446	—	111503	3^{86}	3883	727737	288920	—	—	125047	6384	14015	21612	35627	5^{46}	1267	435477

*) Einschliesslich der Portokosten von 1852 ab. **) Unter dieser Summe ist eine dem vorigen Jahre angehörende Ausgabepost von 2332 Thlr. enthalte

Tab. IV. *Bilanzen der Lebensversicherungs-Bank für Deutschland in Gotha in den Jahren 1829 — 1853.*

Jahr	Credit									Debet					Reiner Jahres-Ueberschuss		
	Kassebestand	Ausleihungen	Vorschüsse auf Policen	Guthab. an Zinsen	Verzinslich. Guthaben b. Banquiers u. Credit-Anstalten	Guthab. bei den Agenten	Bank-Grundstücke	Begründungsschuld	Summe	Ausgaberesten und Passiva	Präm. Ueberträge.	Reserve (Werth der laufenden Policen)	Sicherheitsfonds (Ueberschüsse)	Summe	Betrag	Als Dividende disponirt	
	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	pCt.
1829	1289	62644	—	1254	27156	—	—	5500	97843	7061	8911	41414	* 40457	97843	18086	—	—
1830	3686	173167	—	3147	15281	2219	—	5500	203000	12200	18970	98892	* 72938	203000	23446	—	—
1831	933	283681	—	4755	49862	17810	—	5500	362541	11300	45970	179886	* 125385	362541	35462	—	—
1832	3476	483145	—	6139	19195	25948	—	5225	543128	37800	62316	286035	156977	543128	31035	—	—
1833	3403	628182	821	9452	32974	28510	—	4950	708292	20219	72447	418220	197406	708292	91151	—	—
1834	8408	867513	1750	11616	27736	32170	—	4675	953868	40998	84877	562769	265224	953868	85767	21427	24
1835	14443	1076285	2210	13613	22066	25475	—	4400	1158492	40453	97091	723190	297758	1158492	60195	27653	22
1836	8890	1311057	3390	14331	14385	36109	—	4125	1392287	40695	113242	903103	335247	1392287	77650	38464	21
1837	14566	1551447	5990	15021	18882	50005	—	3850	1659761	65901	128544	1103383	361933	1659761	80572	53886	22
1838	19071	1764798	9179	16309	49241	58899	—	3575	1921072	69244	141295	1325611	384922	1921072	115087	91640	31
1839	20694	2068777	14322	21268	95766	40919	—	3300	2265046	93219	150750	1567394	453683	2265046	147718	77193	23
1840	13370	2340056	18852	24355	161584	47411	—	3025	2608653	107379	163728	1816646	520900	2608653	135378	67581	18
1841	18218	2716636	22882	29105	65177	56464	—	2750	2911232	64853	177390	2075327	593662	2911232	153431	81152	19
1842	9653	3055557	31824	35075	109644	82746	—	2475	3326974	131256	187744	2346310	661664	3326974	164916	95754	20
1843	23206	3291043	38647	35321	141913	74383	—	2200	3606713	81663	198384	2625142	701524	3606713	172973	131664	25
1844	16727	3734166	45507	34909	46372	76144	—	1925	3955750	77854	208700	2917805	751391	3955750	187736	141808	25
1845	44607	3986155	55971	35430	124931	63320	—	1650	4312064	80229	224322	3209163	798350	4312064	191232	144471	24
1846	19973	4448716	65281	45922	75136	85713	—	1375	4742116	114183	231198	3514389	882246	4742116	250637	159057	25
1847	24052	4778779	89550	47446	84510	83034	—	1100	5108471	136762	248691	3820484	902534	5108471	182400	167013	25
1848	18285	5020745	136288	64182	110190	88328	2091	825	5440934	152230	268084	4100409	920211	5440934	198328	181474	26
1849	47296	5218818	167473	66918	117923	83089	20626	550	5722693	145426	† 419277	† 4208790	949200	5722693	217141	190657	26
1850	63879	5414088	191790	70949	152393	92148	31437	275	6016959	142400	433996	4496422	944141	6016959	212723	215062	28
1851	59272	5842907	211820	72326	141967	93127	33800	—	6455219	126540	415157	4821674	1051848	6455219	327729	222988	28
1852	24716	6377762	238734	77892	65302	88325	33600	—	6906331	145441	471354	5131739	1157797	6906331	301151	191728	23
1853	60151	6728711	249157	69135	72919	92874	33500	—	7306447	148222	488622	5438336	1231267	7306447	273765	203770	24
												Summa			3735709	2504442	479
												Durchschn. für 1 Jahr . .			149428	125222	24

* Einschliesslich der Antrittsgelder.

† Seit 1849 werden die Prämienüberträge brutto, d. h. einschliesslich des davon zur Reserve zu ziehenden Theiles, zurückgestellt; vorher wurde dieser Theil alsbald der Reserve einverleibt.

Vorstehende beiden Tabellen (III. und IV.) zeigen, wie sich die Casse- und Bilanzrechnungen der Bank in der verflossenen 25jährigen Periode gestaltet haben, und bedürfen keiner weiteren Erläuterung.

Nach Tab. III. war

die Gesammteinnahme	18193421 thlr.
die Gesammtausgabe	10886919 „
Ueberschuss	7306502 thlr.
Hiervon ab für nach Abschluss stornirte Prämien .	55 „
bleibt als Gesammtfonds	7306447 thlr.

welcher auf die aus Tab. IV. in der ersten Abtheilung (Credit) ersichtliche Weise gewährt wird und den in der zweiten Abtheilung (Debet) dieser Tabelle angegebenen Zwecken dient. Der Sicherheitsfonds, welcher Zuschüsse zu leisten hat, wenn einmal in einem Jahre die Einnahme zur Bestreitung aller Ausgaben und zur Ergänzung der Reserve nicht zureichen sollte, umfasst immer die Ueberschüsse von je 5 Jahren. Es müssen daher bei jeder Jahresbilanz von dem Gesammtüberschusse die Ueberschüsse der vorausgegangenen 4 Jahre abgezogen werden, um den Ueberschuss des betreffenden einzelnen Rechnungsjahres zu finden. Diese reinen Ueberschüsse, welche die einzelnen Jahre lieferten, sind in der letzten Abtheilung der Tab. IV. angegeben.

Sie betrugen zusammen	3735709 thlr.
Hiervon sind als Dividende an die Versicherten disponirt . .	2504442 „
bleiben im Sicherheitsfonds zur successiven Vertheilung in den nächsten 5 Jahren (1854—58)	1231267 thlr.
Von den als Dividende disponirten	2504442 thlr.
haben nach Tab. III. die Versicherten bereits erhoben . . .	2500946 „
es bleiben daher als unerhoben	3496 thlr.

zurückzustellen, welcher Betrag unter den Ausgaberesten für 1854 enthalten ist.

Wir wenden uns nun zu einer näheren Betrachtung der Sterblichkeit unter den Versicherten der Gothaer Bank, indem wir zunächst untersuchen, wie diese Sterblichkeit in den verschiedenen Altersklassen war. Dieselbe lässt sich nach den Uebersichten leicht berechnen, welche die Bank jährlich in ihren Rechenschaftsberichten zur Vergleichung der wirklichen Zahl mit der erwartungsmässigen Zahl der Sterbefälle veröffentlicht, wenn man diese Uebersichten aus allen Jahren in eine einzige verschmilzt und gleichzeitig den Zugang und Abgang berücksichtigt. Die folgende Tab. V. enthält diese Zusammenstellung mit den weiter daraus fliessenden Folgerungen.

Wie Tab. I. nachweist, war die Summe aller in jedem der verflossenen 25 Jahre versichert gewesenen Personen 267622. Von diesen Personen war zwar die überwiegende Mehrzahl während des ganzen Laufs des betreffenden Jahres versichert oder dem Risico der Bank ausgesetzt, nicht aber waren es alle, nämlich diejenigen nicht, welche in dem betreffenden Jahre neu hinzu kamen, und diejenigen nicht, welche ausschieden. Zugang und Abgang finden in allen Theilen des Jahres mit ziemlicher Gleichmässigkeit Statt, so dass für die Berechnung des Sterblichkeitsverhältnisses angenommen werden kann, der Zugang und Abgang erfolgte in der Mitte des Jahres und jedes der zugetretenen und abgegangenen Mitglieder sei während des ersten resp. letzten Jahres nur 6 Monate versichert gewesen. Der obige Zugang von 27210 Personen und der Abgang von 4264 Personen vertheilt sich auf die verschiedenen Altersgruppen in der aus Columne 3 und 4 ersichtlichen Weise. Rechnet man die Hälfte hiervon (Col. 6) von den versichert gewesenen Personen ab, so erhält man in Col. 7 die Zahl der Personen, welche im Durchschnitt ein volles Jahr versichert oder dem Risico ausgesetzt waren. Mit dieser Zahl die Zahl der in Col. 8 an-

gegebenen Sterbefälle *) verglichen, ergiebt das in Col. 9 angegebene Procentverhältniss der Sterblichkeit.

Tab. V. Zahl der versicherten Personen und der eingetretenen Sterbefälle bei der Gothaer Lebensversicherungs-Bank in den Jahren von 1829 bis 1853.

Alter. 1.	Es waren im Ganzen versichert. 2.	Es traten neu hinzu. 3.	Es gingen bei Lebzeiten ab. 4.	Summe des Zugangs und Abgangs. 5.	Hälfte der Summe in Col. 5. 6.	Es waren volle Jahre versichert. 7.	Es starben hiervon. 8.	Procentverhältniss der Sterblichkeit. 9.
15—25	2312	998	137	1135	567	1745	8	0,46
26—30	11547	3731	468	4199	2099	9448	82	0,87
31—35	28842	5832	716	6548	3274	25568	234	0,92
36—40	43075	5795	736	6531	3265	39810	398	1,00
41—45	48971	4296	705	5001	2500	46471	483	1,04
46—50	45092	3050	667	3717	1858	43234	627	1,45
51—55	35987	2056	432	2488	1244	34743	631	1,82
56—60	25594	1237	254	1491	745	24849	689	2,77
61—65	15412	205	105	310	155	15257	585	3,83
66—70	7327	10	35	45	22	7305	444	6,08
71—75	2692	—	6	6	3	2689	243	9,04
76—80	697	—	3	3	1	696	79	11,35
81—85	71	—	—	—	—	71	17	23,94
86—90	3	—	—	—	—	3	1	33,33
Summa	267622	27210	4264	31474	15733	251889	4521	

Werfen wir einen Blick auf die letzte Columne dieser Tabelle, so muss sofort die geringe Sterblichkeit in den Altern unter 55 Jahren und das rapide Wachsthum derselben jenseits dieser Altersgrenze auffallen. Es ist nun zwar in den allgemeinen Gesetzen der menschlichen Lebensdauer begründet, dass nach Ueberstehung der ersten Lebensjahre von Altersstufe zu Altersstufe die Sterblichkeit sich mehrt und dass namentlich das 55. Jahr einen Wendepunkt macht, von wo ab dieses Wachsthum in viel stärkerer Progression als früher erfolgt, allein einen so bedeutenden Contrast, wie obige Tabelle, zeigen in dieser Hinsicht andere Sterblichkeitslisten nicht. Dieser Contrast springt deutlicher in die Augen, wenn man den allgemeinen Durchschnitt der Sterblichkeit unter 55 und denjenigen über 55 Jahren nach verschiedenen Sterblichkeitslisten vergleicht und für jede berechnet, um wie viel Procent der Durchschnitt über 55 Jahre grösser als derjenige unter 55 Jahren ist.

Tab. VI. Verhältniss der Sterblichkeit unter 55 Jahren zu derjenigen über 55 Jahre.

Alter.	Gothaer Bank 1829 bis 1853.	Equitable in London 1762 bis 1829 (Morgan) [1]	Siebzehn englische Lebens-Versich.-Gesellsch. 1762—1840 [2]	Preuss. Wittwen-Verpfleg.-Anstalt 1776—1845 (Brune) [3]	England. Männer (Farr 1841) [4]	Frankreich. Männer 1817—1831 (Demonferrand) [5]	Belgien. Männer 1841 bis 1845 (Quetelet) [6]	Hannover. 1825 bis 1843 (Tellkampf) [7]	Sachsen. Männer 1834 bis 1850 (Leonhardi) [8]
26—55	1,18	1,18	1,19	1,32	1,37	1,22	1,98	1,58	1,59
56—85	9,50	8,15	8,20	9,47	8,26	8,81	8,79	9,63	10,69
Wachsthum in Procenten	703	590	587	613	502	622	344	509	572

*) Die obige dem Rechenschaftsbericht der Bank für 1853 entlehnte Tab. I. weist zwar nur 4519 Sterbefälle nach, es sind jedoch nach Abfassung dieses Berichts nachträglich noch 2 in jene Periode gehörige Sterbefälle von 1500 thlr. und 1000 thlr. angemeldet worden, wovon der erstere für zahlbar, der letztere für nicht zahlbar erkannt wurde, und die wir zur genaueren Berechnung des Sterblichkeitsverhältnisses in Tab. V. sowohl, wie in die folgenden Tabellen mit aufgenommen haben. (Vergl. Rechenschaftsbericht für 1854 S. 4. 6. 22.)

1) Tables showing the total number of persons assured in the Equitable Society from its commencement in Sept. 1762 to January 1. 1829. By Morgan, London 1834, pag. 28 Table C.
2) Series of tables calculated from a new rate of mortality amongst assured lives. By Jenkin Jones, London 1843, Tab. X.
3) Masius' Versicherungs-Zeitung für 1847 pag. 187 und 196.
4) Sixth Annual report of the Registrar General. London 1845 pag. 597 und 598.
5) Journal de l'école royale polytechnique. Tome XVI., Paris 1838 pag. 306.
6) Annuaire de l'observatoire royal pour 1850 par Quetelet. Bruxelles 1849.
7) Die Verhältnisse der Bevölkerung und der Lebensdauer im Königreich Hannover von Dr. A. Tellkampf. Hannover 1846 pag. 120 und 121.
8) Statistische Mittheilungen aus dem Königreich Sachsen, herausgegeben vom Statistischen Bureau des Ministeriums des Innern, II. Abtheilung II. Lieferung. Dresden 1852. (Ein vortreffliches Werk.)

Es zeigt hiernach Gotha das höchste Maass der Steigerung der Sterblichkeit von der einen Lebensperiode zur anderen. Während in den Altern unter 55 Jahren die Sterblichkeit unter ihren Versicherten ungewöhnlich gering ist, ist sie jenseits dieser Altersgrenze ungewöhnlich hoch. Zwar kömmt ihr hier die Sterblichkeit bei der preussischen Wittwen-Verpflegungsanstalt fast ganz gleich, und diejenige in Hannover ist noch etwas höher, aber der Sprung von dem Sterblichkeitsverhältniss in der einen Periode zu demjenigen in der anderen ist in keiner Gesellschaft so gross wie bei der Gothaer Bank.

Es wird nicht ohne Interesse sein, näher zu untersuchen, wie sich in den weiter zu zergliedernden Altersgruppen die Sterblichkeit unter den Versicherten der Gothaer Lebensversicherungs-Bank zu derjenigen unter den Versicherten anderer gleichartiger Anstalten und wie sie sich zu derjenigen in gemischten Bevölkerungen verhält. Da jene Anstalten nur gesunde Personen versichern, wenigstens von jedem Aufzunehmenden die Beibringung eines ärztlichen Zeugnisses über seine gute Gesundheit fordern, so müsste die Sterblichkeit unter ihren Versicherten, wenn anders mit der nöthigen Sorgfalt und Vorsicht verfahren wird, im Allgemeinen nicht unwesentlich geringer sein, als in einer gemischten Bevölkerung. Allein die Lebensversicherung übt gerade auf schwächliche, kränkliche, mit verborgenen Fehlern behaftete Personen, welche die Besorgniss eines frühzeitigen Todes mehr drückt als gesunde kräftige Leute, eine besondere Anziehungskraft aus: diese werden durch das Bewusstsein ihrer Schwäche und der ihnen dadurch drohenden Gefahr heftiger als andere Personen angetrieben, bei einer solchen Anstalt Aufnahme zu suchen. Es findet hier eine auffallende Verschiedenheit zwischen den Lebens- und zwischen den Rentenversicherungs-Anstalten statt. Während den letzteren Anstalten vorzugsweise gesunde kräftige Individuen zuströmen, welche Aussicht auf langen Genuss der zu erkaufenden Renten haben, und sich dadurch von selbst Gesellschaften ausgesuchter Gesundheiten bilden, haben die Lebensversicherungs-Anstalten stets mit jenen feindlichen Elementen zu kämpfen, die sich in sie einzudrängen suchen. Nicht immer gehen sie aus diesem Kampfe siegreich hervor; bei aller Wachsamkeit und Vorsicht werden sie doch zuweilen getäuscht. Wie dem aber auch sei, so besitzt doch die Mehrzahl der von ihnen versicherten Personen zur Zeit der Aufnahme kaum ein mittleres Maass von Gesundheit, ist zwar frei von solchen Krankheiten und Beschwerden, welche einen baldigen Tod nach sich ziehen, nicht aber von leichteren Affectionen, die, wenn auch augenblicklich keine grosse Gefahr darbietend, doch mit der Zeit den Keim zum Tode legen können. Während die erkennbaren schlechten Gesundheiten ausgeschlossen werden, weil sie offenbar Verlust bringen würden, finden sich die ausgesuchten Muster von Gesundheit, auf ihre vermeintlich unverwüstliche Dauer vertrauend, wenig angezogen, beizutreten. Die Lebensversicherungs-Anstalten können daher schon zufrieden sein, wenn die Sterblichkeit unter ihren Mitgliedern nicht grösser als diejenige in gemischter Bevölkerung ist. Ja, sie würden nach dem nur mittleren Maass von Gesundheit, welches die versicherten Personen bei ihrer Aufnahme besitzen, eine höhere Sterblichkeit

haben, wenn nicht ein anderer Umstand zu ihren Gunsten wirkte. Es zeigt sich nämlich, dass Personen von nicht sehr kräftiger Gesundheit, die durch kleine Unpässlichkeiten öfter an die Gefahr schwerer Erkrankung erinnert werden, ihrer Gesundheit eine besondere Aufmerksamkeit widmen, dass sie mehr als Andere bei vorkommenden Störungen ihres Befindens die Regel befolgen: *principiis obsta,* dass sie eine sorgsamere, regelmässigere Lebensweise zu führen pflegen und dass sie daher oft ein höheres Alter, als sehr robuste Constitutionen erreichen. An ihnen bewährt sich das Sprichwort, dass die knarrenden Wagen oft am längsten halten. Dies ist ein Umstand, der zwar die Lebensversicherungs-Anstalten nicht veranlassen darf, die Gesundheit der zu versichernden Personen weniger genau und sorgsam zu prüfen, weil sie sonst das Opfer der Hintergehung und des Betruges werden würden, der aber doch gestattet, bei der Abwägung des Einflusses gewisser kleiner Gesundheitsmängel auf die Lebenserwartung nicht zu ängstlich zu sein.

Der Einfluss, den die Prüfung der Gesundheit der zu versichernden Personen auf die Verminderung der Sterblichkeit unter ihnen hat, äussert sich offenbar am stärksten zur Zeit der Aufnahme und in den nächsten darauf folgenden Jahren. Da nun der Zutritt zur Bank vorzugsweise in den Altern von 30 bis 45 Jahren erfolgt, so muss auch die Sterblichkeit in diesen und den nächsten darauf folgenden Altersklassen eine geringere sein. Später wird der Gesundheitszustand der Versicherten ein mehr und mehr gemischter, somit aber auch die Sterblichkeit eine höhere. Es wirkt darauf besonders der bei Lebzeiten erfolgende Abgang von Versicherten ein. Indem die überwiegende Mehrzahl der Individuen, welche die Versicherung bei Lebzeiten wieder fallen und den damit verbundenen Verlust über sich ergehen lassen, ganz gesund ist, die kränklich gewordenen Mitglieder aber ihre Versicherungen regelmässig fortsetzen, wird der mittlere Gesundheitszustand der Bankgesellschaft in den höheren Altern verschlechtert, dadurch aber natürlich die Sterblichkeit in diesen Altersklassen vermehrt.

Die Verschärfung der Strenge und Vorsicht bei der Aufnahme neuer Mitglieder wird daher hauptsächlich ihre Wirkung auf die Sterblichkeit in den Altersklassen, in welchen diese Aufnahme vorzugsweise zu erfolgen pflegt, und in den nächsten darauf folgenden äussern, für die späteren aber wegen des obigen Umstandes nur von geringem Einfluss sein. Es erklärt sich daraus die grössere Sterblichkeit unter den Versicherten der Gothaer Bank im höheren Alter.

Die umstehende Tabelle VII. zeigt nun, wie sich die Sterblichkeit unter den Versicherten der Gothaer Bank zu der Sterblichkeit unter den Versicherten einiger verwandten Anstalten verhält.

Vergleichen wir zunächst die Gothaer Sterblichkeit mit derjenigen unter den Versicherten der englischen Lebensversicherungs-Gesellschaften, so gewahren wir, dass die Sterblichkeit in den beiderseitigen Anstalten unter 55 Jahren ziemlich gleich ist und wenig von einander abweicht. Jenseits dieser Altersgrenze dagegen ist die Sterblichkeit bei den englischen Gesellschaften viel geringer, als bei der Gothaer Bank. Der Grund dieser Verschiedenheit ist nach unserer Meinung nicht darin zu suchen, dass die englischen Anstalten vorsichtiger bei der Aufnahme neuer Mitglieder wären und dass die dortigen Aerzte, in Folge ihrer ausgedehnteren Erfahrungen auf diesem Gebiete, besser als die deutschen verständen, die wahrscheinliche Lebensdauer der Menschen nach der verschiedenen Beschaffenheit ihrer Gesundheitsumstände abzuschätzen. Wäre dies der Fall, so müsste sich der Einfluss mehr in den Altern unter 55 Jahren zeigen. Dass er hier nicht sich zeigt, sondern dass jene Verschiedenheit erst in den höheren Altern hervortritt, beweist, dass der Grund derselben ein anderer sein muss. Wir suchen ihn in keinem andern Umstande, als darin, dass überhaupt die Sterblichkeit unter den höheren Altersklassen in England geringer als in Deutschland ist.

Tab. VII. Sterblichkeit unter den Versicherten der Gothaer Lebensversicherungsbank verglichen mit der Sterblichkeit unter den Versicherten anderer ähnlicher Anstalten.

Alter.	Gothaer Bank. Sterblichkeits-Procent.	Equitable Society in London.					17 engl. Lebensversicherungs-Gesellschaften.					Friendly Societies (Neison) *).					Friendly Societies (Finlaison) **).					Preussische Wittwen-Verpflegungsanstalt (Brune) Männer.				
		Sterblichkeits-Procent.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Proc.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Proc.	Sterblichkeits-Procent.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Proc.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Proc.	Sterblichkeits-Procent.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Proc.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Proc.	Sterblichkeits-Procent.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Proc.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Proc.	Sterblichkeits-Procent.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Proc.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Proc.
26—30	0,87	0,78	—	—	0,09	10,3	0,81	—	—	0,06	6,9	0,73	—	—	0,14	16,1	0,75	—	—	0,12	13,79	0,70	—	—	0,17	19,54
31—35	0,92	0,88	—	—	0,04	4,4	0,89	—	—	0,03	3,3	0,80	—	—	0,12	13,0	0,80	—	—	0,12	13,04	0,85	—	—	0,07	7,61
36—40	1,00	1,03	0,03	3,0	—	—	0,99	—	—	0,01	1,0	0,89	—	—	0,11	11,0	0,95	—	—	0,05	5,00	1,09	0,09	9,00	—	—
41—45	1,04	1,18	0,14	13,5	—	—	1,13	0,09	8,7	—	—	1,04	—	—	—	—	1,13	0,09	8,65	—	—	1,35	0,31	29,81	—	—
46—50	1,45	1,38	—	—	0,07	4,8	1,43	—	—	0,02	1,4	1,29	—	—	0,16	11,0	1,37	—	—	0,08	5,52	1,74	0,29	20,00	—	—
51—55	1,82	1,85	0,03	1,6	—	—	1,91	0,09	4,9	—	—	1,70	—	—	0,12	6,6	1,77	—	—	0,05	2,75	2,24	0,42	23,08	—	—
56—60	2,77	2,68	—	—	0,09	3,2	2,65	—	—	0,12	4,3	2,24	—	—	0,53	19,1	2,45	—	—	0,32	11,55	3,11	0,34	12,27	—	—
61—65	3,83	3,72	—	—	0,11	2,9	3,79	—	—	0,04	1,0	3,05	—	—	0,78	20,4	3,12	—	—	0,71	18,54	4,60	0,77	20,10	—	—
66—70	6,08	5,48	—	—	0,60	9,9	5,55	—	—	0,53	8,7	4,62	—	—	0,46	24,0	4,75	—	—	1,33	21,87	6,57	0,49	8,06	—	—
71—75	9,04	7,89	—	—	1,15	12,7	8,13	—	—	0,91	10,1	6,85	—	—	2,19	24,2	6,70	—	—	2,34	25,88	10,04	1,00	11,06	—	—
76—80	11,35	11,18	—	—	0,17	1,5	11,88	0,53	4,7	—	—	8,84	—	—	2,51	22,1	10,82	—	—	1,03	9,07	13,18	1,83	16,12	—	—
81—85	23,94	17,97	—	—	5,97	24,9	17,22	—	—	6,72	28,1	11,97	—	—	11,97	50,0	15,31	—	—	8,63	36,05	19,32	—	—	4,62	19,30

*) Contributions to vital statistics by Neison, London 1846, Tab. F. p. 28.
**) Friendly Societies, Return to an Order of the House of Commons b. Finlaison 1853. (Blue book.)

Bei Betrachtung obiger Tabelle wird jedem Leser die höchst geringe Sterblichkeit unter den Mitgliedern der Friendly Societies (Leichen-, Kranken- und Alters Unterstützungs-Kassen) in England auffallen. Obwohl diese im ausgedehntesten Maasse bestehenden Anstalten nur niedere Handwerker, Fabrikarbeiter und Taglöhner umfassen, und man gewohnt ist, die Sterblichkeit in diesen Volksklassen für grösser als unter den mittleren und höheren Ständen, welche die Lebensversicherungen zu benutzen pflegen, zu halten, so zeigt sich doch in England das gerade Gegentheil. An der Richtigkeit dieser Wahrnehmung ist bei der hohen Respectabilität der beiden Autoritäten Neison und Finlaison, wovon der Letztere seine Untersuchungen auf Anordnung des Parlaments vorgenommen hat, nicht zu zweifeln. Wir wollen indess diese Wahrnehmung vorläufig nur auf England beschränken und sie nicht auf den Continent, namentlich nicht auf Deutschland, ausdehnen. Bezüglich des letzteren Landes fehlt es noch an hinreichend sicheren und ausgedehnten Beobachtungen, um diese Frage mit Sicherheit zu beantworten; was indess der Verfasser in kleineren Kreisen wahrgenommen hat, lässt jene Beobachtung in England auf Deutschland nicht anwenden. Vielmehr zeigt sich bei uns die Sterblichkeit unter den Mitgliedern der Leichen- und Krankenkassen der weniger bemittelten Bevölkerung, deren ja auch in Deutschland eine grosse Zahl besteht, viel beträchtlicher als unter den mittleren und höheren Ständen, und es müssen hier für Leichenkassen die Beiträge der Mitglieder höher als für Lebensversicherungs-Gesellschaften gestellt werden, wenn jene Anstalten sollen bestehen können.

Es darf indess ein wichtiger Umstand nicht ganz ausser Betracht bleiben. Die Erfahrungen, auf welche die Sterblichkeitslisten der Equitable Society und der 17 englischen Lebensversicherungs-Gesellschaften gegründet sind, erstrecken sich (zum Theil) bis in das vorige Jahrhundert und bezüglich der Equitable bis 1762 zurück; die Erfahrungen der Friendly Societies stammen sämmtlich aus neuerer Zeit. Nun ist aber bekannt, dass die Sterblichkeit seit Wiederherstellung des allgemeinen europäischen Friedens in ganz Europa sich vermindert hat, so dass, wenn man nur die neueren Erfahrungen der englischen Lebensversicherungs-Gesellschaften mit denen der Friendly Societies vergleichen könnte, der Unterschied vielleicht nicht so gross wäre, wie obige Tafel anzeigt. Die Erfahrungen der Gothaer Bank liegen ebenfalls ganz in dieser Zeit; in der Altersklasse von 41—45 Jahren stimmen sie mit denen der Friendly Societies überein, für alle anderen Altersklassen zeigen sie eine höhere Sterblichkeit. Diese Differenz ist aber für die höheren Alter grösser als für die niedrigen, was mit der obigen Wahrnehmung, dass den höheren Altern in England eine geringere Sterblichkeit als in Deutschland eigen ist, vollkommen übereinstimmt und diese Thatsache von Neuem bestätigt.

Die letzte der obigen Columnen zeigt, wie sich die Sterblichkeit bei der Gothaer Bank zu derjenigen bei der preussischen Wittwen-Verpflegungs-Anstalt in Berlin verhält. Diese seit 1776 bestehende Anstalt stand früher dem allgemeinen Beitritt des Publicums in ganz Deutschland offen, ist aber seit 1832 auf die Civil-Staatsdiener des Königreichs Preussen beschränkt worden, da die Beiträge zu niedrig waren und grosse Verluste ergeben hatten. Bis zum Jahre 1845 waren nahe an 40000 Ehepaare aufgenommen worden, unter denen sich bis dahin 11501 Sterbefälle von Ehemännern und 12788 Sterbefälle von Frauen und Wittwen ereignet hatten. Auf Grund dieser Data hat Brune die bekannten beiden Sterblichkeitslisten berechnet, die ebensowohl wegen der Genauigkeit als der Ausdehnung der Beobachtungen grosses Vertrauen verdienen. Obwohl beide Anstalten ihre Mitglieder aus ziemlich denselben Klassen der Bevölkerung, nämlich aus den mittleren und höheren Ständen, besonders der Beamten, empfangen, so ist doch die Sterblichkeit bei der preussischen Anstalt wesentlich höher als bei der Gothaer Bank. Der Grund dieser Verschiedenheit mag theils darin

liegen, dass die Wittwen-Verpflegungs-Anstalt bei der Aufnahme ihrer Mitglieder nicht mit der Strenge verfährt, wie die Gothaer Bank, sondern von den Aufzunehmenden nur die Beibringung eines sehr allgemeinen ärztlichen Zeugnisses fordert, ohne sich auf nähere Prüfung ihres Gesundheitszustandes einzulassen, theils darin, dass die Erfahrungen jener Anstalt grossen Theils in das Ende des vorigen und den Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts fallen, wo die Sterblichkeit grösser war als in den letzten 40 Jahren. Dass der erste dieser Gründe sehr einflussreich und wirksam war, zeigt die bedeutende Abweichung in den Altersklassen von 41 bis 55 Jahren, wo bei der Gothaer Bank durch grössere Strenge bei der Aufnahme die Sterblichkeit sehr herabgedrückt worden ist.

Um näher nachzuweisen, welche Abweichung in der Sterblichkeit durch die Prüfung des Gesundheitszustandes der zu versichernden Personen hervorgebracht wird, lassen wir in nebenstehender Tab. VIII. eine Vergleichung der Sterblichkeit in der Gothaer Bank mit der Sterblichkeit in mehreren gemischten Bevölkerungen folgen.

Für Deutschland fehlt es noch gänzlich an einer allgemeinen Sterblichkeitsliste von einiger Zuverlässigkeit. Auf die zur Berechnung einer solchen erforderlichen statistischen Thatsachen, welche nur gewonnen werden können durch oft wiederholte nach Altersklassen vorgenommene Volkszählungen und durch Führung genauer Todtenlisten, wird in den meisten deutschen Staaten nicht geachtet. Das meiste Vertrauen scheint den von Tellkampf für das Königreich Hannover und von Leonhardi für das Königreich Sachsen berechneten Sterblichkeitslisten geschenkt werden zu können. Wir haben sie daher zur Vergleichung benutzt. Obwohl nun die diesen Listen zu Grunde liegenden Beobachtungen sämmtlich aus neuerer Zeit stammen, so zeigen doch beide Tabellen für alle Alter eine wesentlich höhere Sterblichkeit an als diejenige ist, welche unter den Mitgliedern der Gothaer Bank herrscht. Die Prüfung der Gesundheit, denen diese Mitglieder bei ihrer Aufnahme sich unterziehen mussten, hat daher doch, wenn jene Tabellen richtig sind, in nicht geringem Grade zur Verminderung der Sterblichkeit beigetragen.

Dasselbe Resultat ergiebt eine Vergleichung der Sterblichkeit in Belgien, — einem Lande, dessen grösserer Theil längere Zeit hindurch zu Deutschland gehörte, das von einem deutschen Volksstamme bewohnt wird, und wo noch jetzt deutsche Sitten und Einrichtungen angetroffen werden. Hier ist besonders in den jüngeren Altern die Sterblichkeit weit grösser, in den höheren dagegen etwas geringer als unter den Versicherten der Gothaer Bank. Die letztere Differenz würde wohl nicht statt finden oder vielleicht gar auf die entgegengesetzte Seite fallen, wenn genau dieselben Alter mit einander verglichen werden könnten. Quetelet hat jedoch in der benutzten neuesten, das meiste Vertrauen verdienenden Tabelle die Sterblichkeit nur in Sprüngen von 5 zu 5 Jahren, und zwar für die Altersstufen von 25—29, 30—34, 35—39 Jahren u. s. w., angegeben. Alle diese Altersklassen stehen daher ein Jahr niedriger als in den übrigen zur Vergleichung benutzten Tabellen, was für die höheren Alter einen wesentlichen Unterschied macht und natürlich, im Vergleiche mit den anderen Tabellen, den Durchschnitt der Sterblichkeit zu niedrig anzeigt.

Mit England verglichen zeigt sich die Sterblichkeit unter den Versicherten der Gothaer Bank in den jüngeren Altern geringer, in den höheren Altern dagegen bedeutender.

Die Sterblichkeit in Frankreich ist in den verschiedenen Altersklassen abwechselnd bald grösser, bald kleiner, diese Differenzen erscheinen jedoch nicht sehr erheblich, und im allgemeinen Durchschnitt kann man annehmen, dass die Sterblichkeit unter den Versicherten der Gothaer Bank derjenigen unter der Bevölkerung Frankreichs gleich ist.

Um den Gang der Sterblichkeit unter den Versicherten genauer und nach verschiedenen Richtungen hin beobachten zu können, habe ich neben

Tab. VIII. Sterblichkeit unter den Versicherten der Gothaer Lebensversicherungsbank, verglichen mit der Sterblichkeit in gemischten Bevölkerungen.

Alter.	Gothaer Bank. Sterblichkeits-Procent.	England. Männer (Farr).					Frankreich. Männer (Demonferrand).					Belgien. Männer (Quetelet).					Hannover. (Tellkampf.)					Sachsen. Männer (Leonhardi).				
		Sterblichkeitsprocent.	Unterschied.				Sterblichkeitsprocent.	Unterschied.				Sterblichkeitsprocent.	Unterschied.				Sterblichkeitsprocent.	Unterschied.				Sterblichkeitsprocent.	Unterschied.			
			Plus.		Minus.			Plus.		Minus.			Plus.		Minus.			Plus.		Minus.			Plus.		Minus.	
			absolut.	In Proc.	absolut.	In Proc.		absolut.	In Proc.	absolut.	In Proc.		absolut.	In Proc.	absolut.	In Proc.		absolut.	In Proc.	absolut.	In Proc.		absolut.	In Proc.	absolut.	In Proc.
26—30	0,87	0,97	0,10	11,49	—	—	0,88	0,01	1,15	—	—	1,50	0,63	72,30	—	—	1,11	0,24	27,59	—	—	1.07	0,20	22,99	—	—
31—35	0,92	1,10	0,18	19,57	—	—	0,95	0,03	3,26	—	—	1,58	0,66	71,74	—	—	1,25	0,33	35,87	—	—	0,99	0,07	7,61	—	—
36—40	1,00	1,25	0,25	25,00	—	—	0,94	—	—	0,06	6,00	1,72	0,72	72,00	—	—	1,35	0,35	35,00	—	—	1,15	0,15	15,00	—	—
41—45	1,04	1,42	0,38	36,54	—	—	1,17	0,13	12,50	—	—	2,16	1,12	107,69	—	—	1,48	0,44	42,31	—	—	1,57	0,53	50,96	—	—
46—50	1,45	1,62	0,17	11,72	—	—	1,43	—	—	0,02	1,38	2,43	0,98	67,59	—	—	1,77	0,32	22,07	—	—	2,07	0,62	42,76	—	—
51—55	1,82	1,87	0,05	2,75	—	—	1,93	0,11	6,04	—	—	2,47	0,65	35,71	—	—	2,50	0,68	37,36	—	—	2,71	0,89	48,90	—	—
56—60	2,77	2,71	—	—	0,06	2,17	2,50	—	—	0,27	9,75	3,15	0,38	13,72	—	—	3,61	0,84	30,32	—	—	3,71	0,94	33,94	—	—
61—65	3,83	3,95	0,12	3,13	—	—	4,10	0,27	7,05	—	—	2,24	0,41	10,70	—	—	5,70	1,87	48,83	—	—	5,43	1,60	41,78	—	—
66—70	6,08	5,75	—	—	0,33	5,43	5,60	—	—	0,48	7,89	5,83	—	—	0,25	4,11	7,91	1,83	30,10	—	—	7,37	1,29	21,22	—	—
71—75	9,04	8,32	—	—	0,72	7,96	9,25	0,21	2.32	—	—	8,65	—	—	0,39	4,42	9,34	0,30	3,32	—	—	10,39	1,35	14,93	—	—
76—80	11,35	11,94	0,59	5,20	—	—	12,79	1,44	12,69	—	—	12,86	1,51	13,30	—	—	12,74	1,39	12,25	—	—	15,48	4,13	36,39	—	—
81—85	23,94	16,90	—	—	7,04	29,41	18,62	—	—	5,32	22,22	18,01	—	—	5,93	24,77	18,50	—	—	5,44	22,72	21,74	—	—	2,20	9,19

den gewöhnlichen, von Kalenderjahr zu Kalenderjahr fortschreitenden Registern, auf welche die obigen Berechnungen gegründet sind, noch besondere Listen eingerichtet, in welchen die Versicherten von Versicherungsjahr zu Versicherungsjahr fortgeführt werden. Das Datum der ersten auf das Leben einer Person ausgefertigten Police ist der Termin, an welchem die Person in diesem Register jährlich von einer Altersstufe zur anderen fortrückt. Die Prämienzahlung und Fortsetzung der Versicherung erfolgt nämlich bei der Bank regelmässig für ein Jahr; nur den in einfacher Weise auf Lebenszeit versicherten Personen ist gestattet, ihre Prämien gegen Zinsvergütung auch in halbjährlichen Raten zu entrichten, doch wird die zweite Semesterzahlung lediglich als eine gestundete angesehen, und diejenigen, welche abgehen wollen, haben erst dann Anspruch auf Abgangsentschädigung, wenn sie auch die zweite Semesterzahlung entrichtet haben. Dies hat zur Folge, dass der Abgang, höchst seltene Ausnahmen abgerechnet, stets am Ende eines Versicherungsjahrs erfolgt. Alle Versicherten treten am Anfange eines solchen zu, sterben im Laufe eines solchen oder gehen am Ende eines solchen ab. Sie sind daher, das Jahr ihres Todes abgerechnet, immer volle Jahre im Kreise der Beobachtung. Diese Einrichtung macht eine Correction für Zugang und Abgang, wie sie oben angebracht werden musste, nicht nöthig, und gewährt daher eine grössere Genauigkeit. Ausserdem bieten so eingerichtete Tabellen das Material dar, um alle in einem gewissen Lebensalter versicherten Personen für sich betrachten und für sie allein die Sterblichkeit berechnen, desgleichen auch, um die Sterblichkeit für jedes Stadium der Versicherung, vom Anfange an gerechnet, bestimmen zu können. Endlich sind in diesen Tabellen bei der Bank beide Geschlechter getrennt, damit für jedes besonders das Sterblichkeitsverhältniss gefunden werden kann. Zuletzt wurden diese Tabellen für die im Jahre 1852 endenden Versicherungsjahre abgeschlossen und haben für die Sterblichkeit der beiden Geschlechter folgendes Resultat ergeben, wobei die jüngsten und höchsten Altersklassen als zu geringzählig weggelassen worden sind.

Tab. IX. Sterblichkeit der Männer und der Frauen bei der Gothaer Lebensversicherungs-Bank in den Jahren 1829—1852.

Jahr.	Männer.			Frauen.			Unterschied im Sterblichkeits-Procent.			
							Plus		Minus	
	Versichert.	Gestorben.	Sterblichk.-Procent.	Versichert.	Gestorben.	Sterblichk.-Procent.	absolut.	in Proc.	absolut.	in Proc.
26—30	9139	70	0,77	721	12	1,66	0,89	115,58	—	—
31—35	23497	208	0,88	1285	23	1,79	0,91	103,41	—	—
36—40	35782	342	0,98	1823	35	1,92	0,94	95,92	—	—
41—45	40048	424	1,06	2054	19	0,92	—	—	0,14	13,21
46—50	35615	515	1,45	2170	33	1,52	0,07	4,83	—	—
51—55	27284	515	1,89	2279	34	1,49	—	—	0,40	21,16
56—60	18840	525	2,79	2086	74	3,55	0,76	27,24	—	—
61—65	10857	459	4,23	1508	43	2,19	—	—	2,04	48,23
66—70	4802	302	6,29	797	37	4,64	—	—	1,65	26,23
71—75	1690	161	9,53	256	23	8,98	—	—	0,55	5,77
76—80	373	45	12,06	48	6	12,50	0,44	3,65	—	—
								350,63		114,60

Bei Betrachtung dieser Tabelle und des in der letzten Columne derselben angegebenen Unterschieds zwischen der Sterblichkeit der Männer und der Frauen springt sofort die hohe Sterblichkeit der Frauen in den jüngeren Altern in die Augen. Im Allgemeinen hat man bisher angenommen und durch die Erfahrungen an gemischten Bevölkerungen nachgewiesen, dass die Frauen eine längere Lebensdauer als die Männer haben, dass

ihnen also eine geringere Sterblichkeit eigen sei, und dass durch letztere besonders die verheiratheten Frauen begünstigt wären. Die bei der Bank versicherten Frauen sind in der überwiegenden Mehrzahl, vielleicht zu ⅘ verheirathet, oder Wittwen, nur zu etwa ⅕ unverheirathet. Gleichwohl übertrifft ihre Sterblichkeit in den Jahren der Conceptionsfähigkeit unter 40 diejenige der Männer um mehr als das Doppelte. In den Jahren der Decrepidität (cessatio mensium), von 40—50, ist die Sterblichkeit unter den Frauen derjenigen unter den Männern ziemlich gleich, und erst jenseits dieser Altersgrenze wird sie geringer, jedoch nicht in dem Grade, dass jener Unterschied wieder ausgeglichen würde. Vielmehr ist die Summe der Procent-Differenzen auf der positiven Seite dreimal grösser als die Summe der Procent-Differenzen auf der negativen Seite. Dabei darf nicht ausser Betracht bleiben, dass die Bank Frauen, die sich eben im Zustande der Schwangerschaft befinden, nicht versichert, sondern die Versicherung bis dahin aufschiebt, wo die Niederkunft glücklich erfolgt und die nächsten 6 Wochen ohne Störung der Gesundheit verlaufen sind, und dass sie überhaupt, da die grössere Sterblichkeit unter den versicherten Frauen schon lange wahrgenommen wurde, bei der Annahme solcher Versicherungen mit der grössten Strenge und Vorsicht verfährt.

Da indess jene Alter, wo die Frauen bei der Gothaer Bank eine so hohe Sterblichkeit zeigen, auch diejenigen sind, in denen der Zugang vorzugsweise zu erfolgen pflegt, so ist man wohl zu der Frage berechtigt, ob nicht die Bank öfter auf gröbliche Weise von den Frauen hintergangen wird, so dass sie gerade um deswillen eine höhere Sterblichkeit in diesen Jahren zu erleiden hat, weil viele der versicherten Frauen schon beim Abschluss der Versicherung den Keim eines frühzeitigen Todes in sich trugen. Wäre dies der Fall, so müsste eine höhere Sterblichkeit schon bald nach Abschluss der Versicherung statt finden. Inwiefern dies der Fall ist, zeigt umstehende Tabelle.

Nach dieser Tabelle ist die Sterblichkeit der Männer in den ersten 5 Jahren nach Abschluss der Versicherung wesentlich geringer als in der folgenden Periode, es macht sich also bei ihnen die Prüfung der Gesundheit in der ersten Zeit nach der Aufnahme sehr zum Vortheil der Bank bemerklich. Bei den Frauen zeigen sich in den einzelnen Altersgruppen, die freilich weit weniger zahlreich als diejenigen der Männer mit Versicherten besetzt sind, grosse Irregularitäten, im allgemeinen Durchschnitt aber war die Sterblichkeit in den ersten 5 Jahren nicht geringer als später, vielmehr etwas höher. Gleichwohl wird, wie bemerkt, bei der Versicherung von Frauen mit besonderer Strenge verfahren. Auch ist es noch nicht gelungen, einen von einer Frau durch unrichtige Declaration oder Beibringung falscher Zeugnisse gegen die Bank geübten Betrug nachzuweisen und darauf hin die Versicherung zu annulliren. Und dennoch legen die vorstehenden Zahlen unläugbar dar, dass die Frauen bei der Versicherung ihren Vortheil besser als die Männer wahrzunehmen verstehen. Wie lässt sich dies erklären? Wir glauben den Grund zunächst darin suchen zu müssen, dass die Frauen nach der ihrem Geschlecht eigenen grösseren Schamhaftigkeit oft ihren Aerzten nicht alle Irregularitäten und Schwächen ihres Körpers mittheilen, geschweige denn sich gegen andere darüber aussprechen, sich also noch viel weniger verpflichtet fühlen, der Versicherungsanstalt von allen denjenigen bezüglich ihres Körperzustandes Anzeige zu machen, was sie als ihr eigenstes Geheimniss betrachten. Eine Frage danach halten sie für eine Indiscretion und für eine Verletzung ihres Zartgefühls, die allein schon berechtige, in der Antwort die Wahrheit zu umgehen. Sodann ist es eine Eigenthümlichkeit des zarteren Organismus der Frauen, dass viele Krankheiten bei ihnen nicht so stürmisch wie bei den Männern auftreten, dass auch die Symptome derselben sich weniger scharf und bestimmt ausprägen und daher eine richtige Diagnose viel schwieriger ist. Endlich aber trägt unverkennbar die feinere Complexion ihres Nervensystems dazu

Tab. X. Sterblichkeit im ersten Quinquennium nach Abschluss der Versicherung und nach dem ersten Quinquennium.

Alter.	Männer.										Frauen.									
	Im ersten Quinquennium.			Nach dem ersten Quinquennium.			Unterschied.				Im ersten Quinquennium.			Nach dem ersten Quinquennium.			Unterschied.			
							Plus.		Minus.								Plus.		Minus.	
	Versichert.	Gestorben.	Sterblichkeitsprocent.	Versichert.	Gestorben.	Sterblichkeitsprocent.	absolut.	in Proc.	absolut.	in Proc.	Versichert.	Gestorben.	Sterblichkeitsprocent.	Versichert.	Gestorben.	Sterblichkeitsprocent.	absolut.	in Proc.	absolut.	in Proc.
26—30	8334	65	0,78	805	5	0,62	—	—	0,16	20,51	546	9	1,65	175	3	1,71	0,06	3,64	—	—
31—35	18029	157	0,87	5468	51	0,93	0,06	6,90	—	—	836	18	2,15	449	5	1,11	—	—	1,04	48,37
36—40	20853	188	0,90	14929	154	1,03	0,13	14,44	—	—	1012	17	1,68	811	18	2,22	0,54	32,14	—	—
41—45	17289	158	0,92	22834	266	1,16	0,24	26,09	—	—	955	11	1,15	1099	8	0,73	—	—	0,42	36,52
46—50	11798	159	1,35	23817	356	1,49	0,14	10,37	—	—	1004	21	2,09	1166	12	1,03	—	—	1,06	50,72
51—55	7913	151	1,91	19371	364	1,88	—	—	0,03	1,57	1122	22	1,96	1157	12	1,04	—	—	0,92	46,94
56—60	4752	123	2,59	14088	402	2,85	0,26	10,04	—	—	874	31	3,55	1212	43	3,55	—	—	—	—
61—65	1761	63	3,58	9096	398	4,35	0,77	21,51	—	—	365	7	1,92	1143	36	3,15	1,23	64,06	—	—
66—70	175	7	4,00	4627	295	6,38	2,38	59,50	—	—	64	3	4,69	783	34	4,64	—	—	0,05	1,07
71—75	1	—	—	1689	161	9,53	—	—	—	—	2	—	—	254	23	9,05	—	—	—	—
76—80	—	—	—	373	45	12,06	—	—	—	—	—	—	—	48	6	12,50	—	—	—	—

bei, dass Katastrophen und Veränderungen, die in ihrem Körper sich vorbereiten, früher und noch ehe sie äusserlich bemerkbar sind, von ihnen empfunden werden und dass, wie dunkel auch ein solches Gefühl in ihnen sein mag, sie doch durch dasselbe mehr als die Männer angetrieben werden, Vorkehrungen gegen die Nachtheile des drohenden Uebels zu treffen. Man hat oft von einem Ahnungsvermögen gesprochen, das einzelnen Menschen eigen sei, und dieses den Frauen im höheren Grade als den Männern beigelegt. Wenn ein solches Ahnungsvermögen wirklich existirt, so wird es sich meist auf jenen natürlichen Grund zurückführen lassen, aber auch dann ein Moment bilden, vor dem die Lebensversicherungs-Anstalten sehr auf ihrer Huth sein müssen. Jedenfalls können nach obigen Wahrnehmungen die Lebensversicherungs-Anstalten bei der Versicherung von Frauen unter 40 Jahren nicht vorsichtig genug verfahren und erscheinen vollkommen berechtigt, für die Versicherungen in diesem Alter den Frauen eine höhere Prämie als den Männern abzufordern.

Auch die englischen Lebensversicherungs-Anstalten haben die Erfahrung gemacht, dass im Allgemeinen die Sterblichkeit unter den versicherten Frauen grösser ist als unter den versicherten Männern, ob aber diese Ungunst sich bei ihnen ebenfalls nur, wie bei der Gothaer Bank, in den jüngeren Altern zeigt, oder ob sie auch in den höheren Altern statt findet, und welchen Grad sie erreicht, ist nicht bekannt. Seit diese Wahrnehmung gemacht worden ist, unterlässt man, für die Versicherung von Frauen niedrigere Prämientarife aufzustellen, als für die Versicherung von Männern, was mehrere Anstalten gethan hatten, als an gemischten Bevölkerungen die Beobachtung gemacht worden war, dass im Allgemeinen die mittlere Lebensdauer der Frauen grösser sei als die der Männer.

Weitere Vergleichungen bietet umstehende Tabelle dar.

In die preussische Wittwenverpflegungs-Anstalt werden nur verheirathete Männer als Mitglieder aufgenommen und nur deren Gesundheitszustand unterliegt bei der Aufnahme einer Prüfung. Der Gesundheitszustand der Frauen kommt nicht in Betracht. Die Erfahrungen dieser Anstalt erstrecken sich ferner bezüglich des weiblichen Geschlechts blos auf verheirathete Frauen und auf Wittwen, nicht auf unverheirathete Mädchen. Gleichwohl ist die Sterblichkeit bei dieser Anstalt in den Altern unter 40 Jahren um $\frac{1}{3}$ kleiner als bei der Gothaer Bank, erst jenseits dieser Grenze wird sie für einige Alter grösser und stellt sich dann im allgemeinen Durchschnitt höher als bei der Gothaer Bank.

Auch das weibliche Geschlecht in den gemischten Bevölkerungen von England, Frankreich, Belgien und Sachsen hat in den Altern unter 40 Jahren eine um 15 bis 40 Procent geringere Sterblichkeit als die versicherten Frauen der Gothaer Bank, jenseits dieser Altersgrenze aber im allgemeinen Durchschnitt eine höhere Sterblichkeit.

Es leidet daher keinen Zweifel, dass von denjenigen Frauen, welche in jüngeren Jahren ihr Leben versichern, schnell eine grössere Zahl hinstirbt. Die Abweichung ist zu bedeutend und zu constant, um sie als zufällig ansehen zu können. Wir vermögen sie durch keine andere Annahme als durch die obige zu erklären, dass die Frauen in höherem Grade als die Männer innere Schwächen und Mängel empfinden und ein dadurch bedingtes Vorgefühl nahender Katastrophen haben, welches sie zur Versicherung ihres Lebens antreibt, und dass sie gleichzeitig besser und geschickter als die Männer den wahren Zustand ihrer Gesundheit zu verdecken und selbst ihre Aerzte zu täuschen verstehen. Das letztere wird dadurch erleichtert, dass manche Aerzte bei der Untersuchung von Frauen mit grösserer Schonung und Rücksicht in der Exploration gewisser Dinge verfahren zu müssen glauben.

Jener Einfluss ist indess nur eine gewisse Reihe von Jahren wirksam, in späterem Alter stehen die versicherten Frauen unter dem allgemeinen Gesetz der Sterblichkeit und dieses ist ihnen in dieser Periode günstiger

Tab. XI. Sterblichkeit der versicherten Frauen bei der Gothaer Lebensversicherungs-Bank, verglichen mit der Sterblichkeit der Frauen bei der preussischen Wittwenverpflegungs-Anstalt und in gemischten Bevölkerungen.

Alter.	Gothaer Leb.-Vers.-B. Sterblichkeits-Proc.	Preussische Wittwen-verpflegungs-Anstalt.					England.					Frankreich.					Belgien.					Sachsen.				
		Sterblichkeits-Procente.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Procent.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Procent.	Sterblichkeits-Procente.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Procent.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Procent.	Sterblichkeits-Procente.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Procent.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Procent.	Sterblichkeits-Procente.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Procent.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Procent.	Sterblichkeits-Procente.	Unterschied. Plus. absolut.	Unterschied. Plus. in Procent.	Unterschied. Minus. absolut.	Unterschied. Minus. in Procent.
26—30	1,66	1,16	—	—	0,50	30,12	0,98	—	—	0,68	40,96	0,92	—	—	0,74	44,58	1,41	—	—	0,25	15,06	1,11	—	—	0,55	33,13
31—35	1,79	1,49	—	—	0,60	33,52	1,08	—	—	0,71	39,66	1,03	—	—	0,76	42,46	1,47	—	—	0,32	17,88	1,20	—	—	0,59	32,96
36—40	1,92	1,21	—	—	0,71	36,98	1,20	—	—	0,72	37,50	1,12	—	—	0,80	41,67	1,63	—	—	0,29	15,10	1,34	—	—	0,58	30,21
41—45	0,92	1,19	0,27	29,35	—	—	1,33	0,41	44,57	—	—	1,26	0,34	36,96	—	—	1,89	0,97	105,43	—	—	1,54	0,62	67,39	—	—
46—50	1,52	1,35	—	—	0,17	11,18	1,47	—	—	0,05	3,29	1,46	—	—	0,06	3,95	1,78	0,26	17,11	—	—	1,88	0,36	23,68	—	—
51—55	1,49	1,76	0,27	18,12	—	—	1,66	0,17	11,41	—	—	1,97	0,48	32,21	—	—	2,15	0,66	44,30	—	—	2,54	1,05	70,47	—	—
56—60	3,55	2,59	—	—	0,96	27,04	2,37	—	—	1,18	33,24	2,70	—	—	0,85	23,94	2,58	—	—	0,97	27,32	3,34	—	—	0,21	5,92
61—65	2,19	3,69	1,50	68,49	—	—	3,50	1,31	59,82	—	—	4,21	2,02	92,24	—	—	3,48	1,29	58,90	—	—	5,26	3,07	140,18	—	—
66—70	6,64	5,93	1,29	27,80	—	—	5,16	0,52	11,21	—	—	5,81	1,17	25,22	—	—	4,95	0,31	6,68	—	—	6,88	2,24	48,28	—	—
71—75	8,98	8,96	—	—	0,02	0,22	7,58	—	—	1,40	15,59	9,33	0,35	3,90	—	—	7,75	—	—	1,23	13,70	10,29	1,31	14,59	—	—
76—80	12,50	12,21	—	—	0,29	2,32	11,06	—	—	1,44	11,52	12,72	0,22	1,76	—	—	11,36	—	—	1,14	9,12	14,61	2,11	16,88	—	—

als den Männern. Stellen wir, um uns von letzterem Umstande zu überzeugen, die Sterblichkeit des weiblichen Geschlechts nach Tab. XI. mit der Sterblichkeit des männlichen Geschlechts nach Tab. VII. und VIII. in Parallele, so ergibt sich

1) dass in Deutschland (Gothaer Bank, preussische Wittwenkasse und Königreich Sachsen) die Frauen im Alter unter 40 Jahren eine höhere, im Alter über 40 Jahren eine geringere Sterblichkeit als die Männer haben,

2) dass in England in den Altern unter 40 Jahren die Sterblichkeit der Frauen derjenigen der Männer gleich ist, jenseits dieser Grenze aber hinter derjenigen der Männer zurückbleibt,

3) dass in Frankreich die Frauen in allen Altern eine höhere, und

4) dass sie in Belgien in allen Altern eine niedrigere Sterblichkeit haben als die Männer.

Hiernach macht von jenem Gesetze, dass die Frauen in den höheren Lebensaltern eine geringere Sterblichkeit als die Männer haben, nur Frankreich nach der Liste von Demonferrand eine Ausnahme.

Alle diese Schlüsse müssen wenigstens aus den oben benutzten, mit Sorgfalt construirten Sterblichkeitslisten gezogen werden, wenn man lediglich die Alter über 20 Jahre in Betracht nimmt, denn auch in der oben nicht aufgeführten Altersgruppe von 20—25 Jahren zeigt sich jenes Gesetz.

Zum Schluss lassen wir noch einige Uebersichten über die Krankheiten und sonstigen Todes-Ursachen folgen, welche die bei der Bank bis Ende 1853 vorgekommenen Todesfälle veranlasst haben.

Tab. XII. Sterbefälle unter den Versicherten der Gothaer Lebensversicherungs-Bank in den Jahren von 1829 bis 1853, nach der Todesursache und dem Alter der Gestorbenen geordnet.

Krankheiten oder sonstige Todes-Ursachen.	15-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-87	In allen Altern.
Allgemeine Fieber	22	133	197	206	123	36	717
Grippe	—	12	12	12	20	7	63
Asiatische Cholera	—	18	28	36	30	8	120
Exanthematische Krankheiten	2	5	2	1	1	—	11
Entzündungen einzelner Organe	13	95	147	157	113	29	554
Gicht und Rheumatismus	4	20	32	32	34	5	127
Chronische Krankheiten der Respirations-Organe	23	163	239	181	84	8	698
Chronische Unterleibs-Krankheiten	1	57	120	161	152	27	518
Organische Hirnleiden	—	15	27	33	21	5	101
Organische Rückenmarkleiden	—	7	12	9	15	2	45
Organische Herzleiden	2	8	27	39	38	5	119
Wassersuchten	3	24	82	140	122	35	406
Krebsschäden und bösartige Geschwüre	—	3	30	27	21	11	92
Schlagflüsse	7	34	107	233	184	58	623
Altersschwäche	—	—	—	—	54	115	169
Verunglückung	—	9	18	16	11	—	54
Ermordung	—	1	1	1	—	—	3
Selbstmord	4	18	29	34	14	1	100
Hinrichtung	—	—	1	—	—	—	1
Summe *)	81	622	1111	1318	1037	352	4521

*) Wenn die Zahl der Todesfälle in den einzelnen Altersgruppen nicht überall genau mit

Diese Tafel zeigt, in welchem Alter und an welchen Krankheiten die Versicherten gestorben sind. Das Verhältniss dieser Zahlen zu einander springt deutlicher in die Augen, wenn man alle in einer Altersklasse vorgekommenen Todesfälle auf 100 reducirt. Es resultirt hieraus folgende Tabelle (XIII.), welche anzeigt, wie viel Procent von den in einer Altersklasse gestorbenen Personen auf jede Krankheit kommen, also welche **Intensität** oder Häufigkeit die tödtlich werdenden Krankheiten in den verschiedenen Lebens-Abschnitten haben.

Tab. XIII. Häufigkeit der Krankheiten für die verschiedenen Altersklassen in Procenten der in jeder Altersklasse vorgekommenen Sterbefälle.

Krankheiten oder sonstige Todes-Ursachen.	15-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-87	Für alle Alter.
	Procente.						
Allgemeine Fieber	27,16	21,38	17,74	15,03	11,86	10,23	15,87
Grippe	—	1,93	1,08	0,91	1,93	1,99	1,39
Asiatische Cholera	—	2,89	2,52	2,73	2,69	2,27	2,65
Exanthematische Krankheiten	2,47	0,80	0,18	0,08	0,10	—	0,24
Entzündungen einzelner Organe	16,05	15,27	13,23	11,91	10,90	8,24	12,25
Gicht und Rheumatismus	4,94	3,22	2,88	2,43	3,28	1,42	2,84
Chronische Krankheiten der Respirations-Organe	28,40	26,21	21,51	13,73	8,10	2,27	15,45
Chronische Unterleibs-Krankheiten	1,23	9,16	10,80	12,22	14,65	7,07	11,46
Organische Hirnleiden	—	2,41	2,43	2,50	2,03	1,42	2,23
Organische Rückenmarkleiden	—	1,13	1,08	0,68	1,45	0,57	1,00
Organische Herzleiden	2,47	1,29	2,43	2,96	3,66	1,42	2,63
Wassersuchten	3,70	3,86	7,38	10,62	11,76	9,94	8,98
Krebsschäden und bösartige Geschwüre	—	0,48	2,70	2,05	2,03	3,12	2,03
Schlagflüsse	8,64	5,47	9,63	17,68	17,74	16,48	13,78
Altersschwäche	—	—	—	—	5,21	32,68	3,74
Verunglückung	—	1,45	1,62	1,21	1,06	—	1,19
Ermordung	—	0,16	0,09	0,08	—	—	0,07
Selbstmord	4,94	2,89	2,61	2,5	1,35	0,28	2,21
Hinrichtung	—	—	0,09	—	—	—	0,02
Summe	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Aus dieser Uebersicht geht hervor, dass folgende 6 Krankheiten die meisten Opfer fordern:

die allgemeinen Fieber	15^{87}	Procent
die chronischen Krankheiten der Respirations-Organe	15^{45}	"
die Schlagflüsse	13^{78}	"
die Entzündungen einzelner Organe	12^{25}	"
die chronischen Unterleibskrankheiten	11^{46}	"
die Wassersuchten	8^{98}	"
Summa	77^{79}	Procent.

der Zahl in den entsprechenden Altersgruppen der Tabelle V. übereinstimmt, so rührt dies daher, dass in Tab. V. die Versicherten sowohl, wie die Gestorbenen für jedes Kalenderjahr nach dem Alter eingetragen worden sind, was sie an dem Policentage in diesem Jahre hatten, während für Tab. XII. genau das Alter genommen worden ist, was die Gestorbenen bei ihrem Tode hatten. In beiden Fällen sind 6 Monate über das zuletzt zurückgelegte Altersjahr nicht gerechnet, mehr als 6 Monate aber für [illegible]lles Jahr angenommen worden. Der Unterschied ist übrigens ganz unerheblich und auf unsere [illegible]ung ohne Einfluss.

Also über ⅔ aller Todesfälle werden durch diese ebenerwähnten sechs Krankheitsformen herbeigeführt, jedoch nicht in allen Altern gleichmässig. In den Altern unter 50 Jahren walten die chronischen Krankheiten der Respirationsorgane, die allgemeinen Fieber und nächst beiden Formen, jedoch in geringerem Grade, die Entzündungen vor; jenseits des 50. Jahres treten diese Krankheiten mehr zurück und die Schlagflüsse, die chronischen Unterleibskrankheiten uud Wassersuchten gewinnen allmälig das Uebergewicht, die vertikalen Reihen der Tab. XIII. zeigen für jede Altersclasse genau den Antheil an, den jede Krankheit an den in der Classe vorgekommenen Sterbefällen hat; die horizontalen Reihen weisen nach, wie der Antheil jeder Krankheit an den vorkommenden Todesfällen mit dem Alter steigt oder fällt, oder sich gleich bleibt, wie also mit dem Alter die Intensität der Krankheit sich verändert. Es geht daraus hervor, dass

1) die Intensität der allgemeinen Fieber, der Entzündungen und der chronischen Krankheiten der Respirationsorgane mit dem vorrückenden Alter **fällt**, dass also diese Krankheiten nach und nach im Leben immer weniger Opfer fordern und dass dieses Fallen am stärksten bei den chronischen Krankheiten der Respirationsorgane statt findet, dass dagegen

2) die Intensität der chronischen Unterleibskrankheiten, der Wassersuchten und Schlagflüsse mit dem zunehmenden Alter, die höchste Stufe abgerechnet, **steigt**, dass also diese Krankheiten immer mehr Opfer fordern, dass endlich

3) die Intensität der Grippe, der Cholera, der organischen Hirnleiden und organischen Rückenmarkleiden für die Alter über 30 Jahre sich ziemlich gleich bleibt und dass diese Krankheiten im Alter unter 30 Jahren bei der Bank gar keine Opfer gefordert haben.

Die Intensität oder Häufigkeit einer gewissen Krankheit in den verschiedenen Altersclassen ist aber nicht gleichbedeutend mit der Gefahr, von der Krankheit ergriffen und hingerafft zu werden. Diese Gefahr oder die **Lethalität** der Krankheit ergiebt sich aus einer Vergleichung der von derselben veranlassten Todesfälle mit der Zahl der in jeder Altersclasse versichert gewesenen Personen.

Das Resultat dieser Vergleichung enthält folgende Tabelle (XIV.), welche anzeigt, wie viel von je 1000 lebenden Personen in jeder Altersclasse an den verschiedenen Krankheiten während eines Jahres starben.

Nach dieser Tabelle ist z. B. die Gefahr, im Alter von 51—60 Jahren an der Wassersucht zu sterben, für jedes Jahr = 2,35 pro mille und die Gefahr, im Alter von 61—70 Jahren von einer chronischen Unterleibskrankheit hingerafft zu werden, für jedes Jahr = 6,74 pro mille. Es geht ferner aus dieser Tabelle hervor, dass für fast alle Krankheiten die Gefahr, von ihnen hingerafft zu werden, mit dem zunehmenden Alter wächst, bei einigen z. B. den Schlagflüssen in raschem, bei anderen, namentlich den chronischen Krankheiten der Respirationsorgane, in weniger raschem Verhältniss, und dass hiervon nur die exanthematischen Krankheiten und einige organische Leiden in den höchsten Altersstufen eine Ausnahme machen. Wie überhaupt der Mensch mit dem vorrückenden Alter der Gefahr des Todes in immer höherem Grade unterliegt, so wächst auch für ihn mit dem Lebensalter die Gefahr, von dieser oder jener Krankheit ergriffen zu werden, und es machen hiervon selbst diejenigen Krankheiten keine Ausnahme, deren Intensität nach Tab. XIII. mit dem vorrückenden Alter fällt, wie z. B. die allgemeinen Fieber und die Entzündungen. Dieses Steigen der Lethalität findet bei der Cholera in ziemlich gleichem Verhältniss mit dem Steigen der allgemeinen Sterblichkeit statt, bei anderen Krankheiten, namentlich den Fiebern, den Entzündungen und chronischen Krankheiten der Respirationsorgane erfolgt es langsamer, bei anderen Krankheiten, namentlich den chronischen Unterleibskrankheiten, den Wassersuchten und Schlagflüssen erfolgt es schneller als das Steigen der allgemeinen Sterblichkeit, wie eine Vergleichung der Zahlen in Tab. XIV. für die **einzelnen** Krank-

heiten mit den Zahlen in der letzten Columne für alle Krankheiten oder für die allgemeine Sterblichkeit ergiebt.

Tab. XIV. Tödtlichkeit der Krankheiten für die verschiedenen Altersklassen in pro Mille der in jeder Altersklasse versichert gewesenen Personen.

Altersklassen	15—30	31—40	41—50	51—60	61—70	71—87	Für alle Alter.
Zahl der während eines ganzen Jahres versicherten Personen	11193	65378	89705	59592	22562	3459	251889
Krankheiten oder sonstige Todes-Ursachen.	pro Mille.						
Allgemeine Fieber	1,97	2,03	2,20	3,46	5,45	10,41	2,85
Grippe	—	0,18	0,14	0,20	0,89	2,02	0,25
Asiatische Cholera	—	0,27	0,31	0,60	1,33	2,31	0,48
Exanthematische Krankheiten	0,18	0,08	0,02	0,02	0,04	—	0,04
Entzündung	1,16	1,45	1,64	2,63	5,01	8,38	2,20
Gicht und Rheumatismus	0,36	0,31	0,36	0,54	1,51	1,45	0,50
Chronische Krankheiten d. Respirations-Organe	2,05	2,49	2,66	3,04	3,72	2,31	2,77
Chron. Unterleibs-Krankheiten	0,09	0,87	1,34	2,70	6,74	7,81	2,06
Organische Hirnleiden	—	0,23	0,30	0,55	0,93	1,45	0,40
Organische Rückenmarksleiden	—	0,11	0,14	0,15	0,66	0,58	0,18
Organische Herzleiden	0,18	0,12	0,30	0,65	1 69	1,45	0,47
Wassersuchten	0,27	0,37	0,91	2,35	5,41	10,12	1,61
Krebsschäden	—	0,05	0,33	0,45	0,93	3,18	0,37
Schlagflüsse	0,63	0,52	1,19	3,91	8,16	16,77	2,47
Altersschwäche	—	—	—	—	2,39	33,25	0,67
Verunglückung	—	0,14	0,20	0,27	0,49	—	0,21
Ermordung	—	0,02	0,01	0,02	—	—	0,01
Selbstmord	0,36	0,28	0,32	0,57	0,62	0,29	0,40
Hinrichtung	—	—	0,01	—	—	—	0,00
Summa f. alle Krankheiten	7,25	9,52	12,36	22,11	45,97	101,78	17,94

Eine besondere Beachtung verdienen die Selbstmordfälle, deren unter den Versicherten der Gothaer Bank in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens nicht weniger als 100 (d. i. 2⅕ Proc. aller Todesfälle) vorgekommen sind. Dieses Verhältniss erscheint im Vergleich zu den Wahrnehmungen im gewöhnlichen Leben als ein ungemein hohes, da nach den Beobachtungen an gemischten Bevölkerungen in den civilisirten Staaten Europas nicht ganz ½ Procent aller Gestorbenen seinem Leben freiwillig ein Ende macht. Es ist aber zu berücksichtigen, dass die Versicherungsgesellschaft der Bank nicht aus beiden Geschlechtern gleichmässig zusammengesetzt ist, sondern zum weit überwiegenden Theil aus männlichen Individuen besteht, dass ferner ihre Versicherten sich nicht auf alle Alter so vertheilen, wie es in einer gemischten Bevölkerung der Fall ist, sondern vorzugsweise den mittleren Lebensaltern zwischen 30 und 60 Jahren angehören. Nun ist aber bekannt, dass Selbstmorde unter den Männern viel häufiger als unter den Frauen sind und dass sie bei den Greisen und Kindern zu den seltenen Ausnahmen gehören. Deshalb muss sich schon von selbst ihr Verhältniss bei einer Gesellschaft, welche wie diejenige der Gothaer Bank nur zu etwa 1/18 aus Frauen besteht, Kinder gar nicht und Greise nur noch wenige enthält, ganz anders gestalten. Dazu kommt, dass aus Rücksichten der

Humanität und weil sorgfältige Erörterungen entweder nicht statt finden können, oder nicht für nöthig erachtet werden, in die öffentlichen Todtenlisten mancher Selbstmordfall als natürlicher Todesfall oder als Verunglückung eingetragen wird, der bei der Bank wegen der genauen Nachforschung nach der Todesursache und nach den darüber beizubringenden Beweisen als Selbstmord sich herausgestellt haben würde. Obwohl aus letzterem Grunde eigentlich eine Vergleichung zwischen den Ergebnissen bei der Bank und denjenigen einer gemischten Bevölkerung bezüglich der Selbstmordfälle nicht wohl gezogen werden kann, so schalten wir doch eine entsprechende Liste ein*), um zu zeigen, wie in gemischter Bevölkerung sich die als Selbstmorde in die Register eingetragenen Fälle auf die verschiedenen Alter und die beiden Geschlechter vertheilen.

Tab. XV. Selbstmordfälle in London in den Jahren 1846—1850.

Alter.	Männer.					Frauen.				
	Bevölkerung von 1848 — 5 Mal.	Zahl der Sterbefälle in 5 Jahren.	Zahl der darunter befindlichen Selbstmordfälle in 5 Jahren.	Procentverhältniss für 1 Jahr		Bevölkerung von 1848 — 5 Mal.	Zahl der Sterbefälle in 5 Jahren.	Zahl der darunter befindlichen Selbstmordfälle in 5 Jahren.	Procentverhältniss für 1 Jahr	
				zur Bevölkerung.	zu den Sterbefällen.				zur Bevölkerung.	zu den Sterbefällen.
15—24	997695	8665	96	0,00962	1,11	1249665	8325	89	0,00712	1,07
25—34	945505	10630	138	0,01460	1,30	1146915	11020	91	0,00793	0,83
35—44	685350	11860	186	0,02714	1,57	781460	10675	79	0,01011	0,74
45—54	445665	11685	192	0,04308	1,64	505850	10250	62	0,01226	0,60
55—64	247275	11600	122	0,04934	1,05	294220	10040	43	0,01461	0,39
65—74	119585	10235	60	0,05017	0,59	159915	11885	16	0,01001	0,14
75—84	34075	5660	16	0,04696	0,28	54905	8480	6	0,01093	0,07

Bei Vergleichung dieser Tabelle mit den entsprechenden Columnen in Tab. XIII und XIV. muss, abgesehen davon, dass aus dem eben angeführten Grunde überhaupt das Verhältniss der Selbstmorde unter den Versicherten der Bank grösser ist als unter der männlichen Bevölkerung Londons, doch der hohe Grad dieser Verschiedenheit in dem Alter zwischen 15 und 30 Jahren auffallen. Während ferner bei der Bank nach Tab. XIII. das Verhältniss der Selbstmorde zu den Todesfällen überhaupt von dem jüngsten Alter nach dem höchsten zu fällt, ist dieses Verhältniss in London bis zum 55. Jahre ein steigendes und erst von hier an ein fallendes. Zur Zahl der gleichzeitig Lebenden findet dagegen ein ziemlich gleiches Verhältniss in beiden Geschlechtern statt, indem, abgesehen von jener Abnormität bei Gotha in dem Alter von 15—30 Jahren, nach beiden Tabellen (XIV. und XV.) dieses Verhältniss bis zum 70. Jahre steigt und erst von hier an fällt.

Nach der Art der Vollziehung des Selbstmordes und dem Alter des Verstorbenen zerfallen die Selbstmordfälle unter den Versicherten der Bank in folgende Classen:

*) Assurance Magazine B. I. pag. 316. II. pag. 32. Enthält eine sehr interessante Abhandlung über die Selbstmorde unter der Bevölkerung Londons von Jopling.

Tab. XVI. Selbstmordfälle nach dem Alter der Versicherten und der Todesart.

Todesart.	Alter beim Tode.										
	26–30	31–35	36–40	41–45	46–50	51–55	56–60	61–65	66–70	71–75	Total.
Erschiessen	4	2	3	8	5	7	3	2	1	—	35
Erhängen	—	4	3	2	6	2	2	6	1	—	26
Ersäufen	—	—	2	1	4	7	4	3	—	—	21
Halsabschneiden . . .	—	—	2	—	1	3	1	1	—	1	9
Erdolchen	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	4
Oeffnen der Adern .	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Vergiften	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Stürzen aus dem Fenster	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Summa	4	7	11	13	16	21	13	12	2	1	100

Da hiernach die Zahl aller Selbstmordfälle 100 beträgt, so zeigen die Zahlen in vorstehender und nachfolgender Tabelle zugleich das Procentverhältniss zur Zahl aller Selbstmordfälle an.

Im gewöhnlichen Leben pflegen die meisten Selbstmorde durch Erhängen und Ersäufen vollzogen zu werden, weil dies die beiden Todesarten sind, welche auch Frauen und jüngere Personen, die ihrem Leben freiwillig ein Ende machen, gewöhnlich wählen. Unter der Versicherungsgesellschaft der Bank, die vorzugsweise aus Männern in den mittleren Lebensaltern zusammengesetzt ist, haben die meisten Selbstmörder, nämlich 35 pCt., durch Erschiessen ihr Leben geendigt.

Der Zahl nach kommen im Verhältniss zur Bevölkerung in Deutschland die meisten Selbstmordfälle im Alter zwischen 40 und 60 Jahren vor; bei der Bank war im Vergleich zu den versichert gewesenen Personen nach Tab. XIV. das Verhältniss am stärksten zwischen 50 und 70 Jahren.

Die Erörterungen, welche bei der Bank über die eintretenden Selbstmordfälle angestellt werden, erstrecken sich auch auf die Motive zum Selbstmord. Es ergiebt sich hieraus nebenstehende Classification.

Hiernach wurden die meisten Selbstmordfälle, nämlich 36 pCt., durch Schwermuth und Geistesverwirrung hervorgerufen. Diese Krankheit war aber in den meisten Fällen eine solche, wobei der freie Gebrauch der geistigen Fähigkeiten nicht ganz aufgehoben war und der Kranke gewöhnlich noch lichte Zwischenräume (dilucida intervalla) hatte. Von denjenigen, die ganz des freien Gebrauchs ihrer Sinne beraubt, die in Raserei und Tobsucht verfallen waren, überhaupt von solchen, bei denen der Wahnsinn einen so hohen Grad erreicht hatte, dass sie in ein Irrenhaus gebracht werden mussten, hat keiner einen Selbstmord an sich verübt. Bei Allen, die in Schwermuth ihrem Leben ein Ende machten, war wohl durch diesen Zustand ihres Geistes die Zurechnungsfähigkeit mehr oder weniger beeinträchtigt, nie aber gänzlich aufgehoben. Viele derselben hatten noch bis zum Tode ihren bürgerlichen Beruf ordnungsmässig erfüllt. Es hatte sich ihrer aber ein gewisser auf vorgefasster Meinung oder fixer Idee beruhender Kummer oder eine unerklärliche Angst so bemächtigt, dass sie, obgleich recht gut wissend, was sie thaten, doch ihren Zustand auf Erden unerträglich fanden und dem Triebe zum Tode nicht widerstehen konnten. In solchem Zustande griffen sie vorzugsweise nach dem Strick, dem Gewehr und dem Rasirmesser; des Wassers blauer Spiegel, den das durch Furcht geängstigte Gemüth vorzugsweise aufsucht, zog diese Unglücklichen seltener an.

Viele der obigen und andere bei der Bank vorgekommene Versicherungs- und Sterbefälle zeigen, dass von völliger Freiheit der Willensbe-

Tab. XVIII. Selbstmordfälle nach den Motiven des Selbstmordes und der Todesart.

Motive des Selbstmordes.	Erschossen.	Erhängt.	Ersäuft.	Hals abgeschnitten.	Erdolcht.	Adern geöffnet.	Vergiftet.	Aus dem Fenster gestürzt.	Total.
Verzweiflung wegen Körperleiden und zerrütteter Gesundheit	1	—	—	—	1	—	—	—	2
Furcht vor Untersuchung und Strafe wegen begangener Vergehen	1	4	1	—	—	2	—	—	8
Insbesondere bei Kassenbeamten gewirkte Kassendefecte .	5	3	9	1	—	—	—	—	18
Zerrüttete Vermögens-Verhältnisse	3	5	5	—	—	—	1	—	14
Misslingen geschäftlicher Unternehmungen	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Verluste im Spiel	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Schwermuth und Geistesverwirrung	10	11	4	7	2	—	1	1	36
Lebensüberdruss	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Ehelicher Zwist und häuslicher Kummer	—	—	1	1	—	—	—	—	2
Dienstliche Verdriesslichkeiten .	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Beleidigter Ehrgeiz	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Trunksucht	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Verzweiflung wegen unvorsichtiger Tödtung eines Freundes	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Nicht ermittelt	8	3	—	—	—	—	—	—	11
Summa .	35	26	21	9	4	2	2	1	100

stimmung bis zur gänzlichen Unfreiheit derselben ein allmäliger Uebergang mit unzähligen Nüancen statt findet und dass der so häufig gemachte Gegensatz: entweder zurechnungsfähig, oder unzurechnungsfähig in der menschlichen Natur nicht begründet ist. Freilich huldigen noch immer viele Aerzte der entgegengesetzten Ansicht und sind daher genöthigt, schon bei einer gewissen willkürlich bestimmten Grenze beschränkter Willensfreiheit die Unzurechnungsfähigkeit anzunehmen. Letztere wurde der Bank in Fällen bescheinigt, wo kaum eine leichte Störung des Geistes statt fand und die freie Willensbestimmung nicht mehr beeinträchtigt war als bei ganz gesunden und geisteskräftigen Personen, in denen nur Leidenschaften und innere Triebe sich mächtiger regen als in phlegmatischen Naturen.

Da unter den Versicherten der Bank eine grosse Zahl von Staatsbeamten und darunter auch von Kassenbeamten sich befindet, so waren Kassendefecte, welche letztere bewirkt hatten, nicht selten das Motiv zum Selbstmord. Es kamen derartige Fälle nicht weniger als 18 vor. Die Mehrzahl dieser durch Angst zur Verzweiflung getriebenen Beamten hat ihrem Leben durch Ersäufen ein Ende gemacht.

Wir schliessen hiermit unsere Mittheilungen. So sehr vielleicht mancher Leser eine weitere Ausführung derselben und genauere Angaben gewünscht hätte, so mussten doch die durch den beschränkten Raum dieses Buches gesteckten Grenzen berücksichtigt werden. Es war überhaupt für jetzt nur unsere Absicht, auf die Erfahrungen aufmerksam zu machen,

welche bei der Gothaer Lebensversicherungs-Bank für die Statistik des menschlichen Lebens gesammelt werden, und einiges Wesentliche daraus mitzutheilen. Erst dann, wenn diese Beobachtungen eine grössere Ausdehnung erlangt und ein reichhaltigeres Material geliefert haben, welches ihnen einen höheren Grad von Zuverlässigkeit verleiht, werden sie einer genaueren, mehr ins Einzelne gehenden wissenschaftlichen Bearbeitung unterworfen werden. Auch dann erst mag unternommen werden, nach ihnen eine Sterblichkeitsliste zu construiren, wozu die bis jetzt vorliegenden Beobachtungen, besonders was die jüngeren und höheren Alter betrifft, noch nicht hinreichende Data geliefert haben. Mit Hülfe bekannter mathematischer Methoden wäre es zwar möglich, schon auf Grund obiger Resultate eine Sterblichkeitsliste aufzustellen, allein der Mangel ausreichender Thatsachen kann auch durch die geschickteste mathematische Methode nicht ersetzt werden.

Gotha, im Juni 1855.

G. Hopf.

II.

Geschäfts-Ergebnisse

der

Lebens-Versicherungs-Anstalten Deutschlands

im Jahre 1854.

Indem wir neben eine tabellarische Zusammenstellung der Geschäfte der [...]schen Lebensversicherungs-Gesellschaften folgen lassen, in so weit sie sich [auf] die im Todesfalle zahlbaren Capitalien beziehen, erwähnen wir bezüglich der [and]eren Zweige der mit dem Leben der Menschen verbundenen Versicherungen:

Name der Anstalt.	Ort.	Versicherte Summen am Jahresschluss: Rent. und Pens.	Versicherte Summen am Jahresschluss: Capitalien thlr.	Einlagen zur Sparkasse. thlr.	Einnahmen 1854: Einlage zu Renten: Capital thlr.	Einnahmen 1854: Einlage zu Renten: Prämie thlr.	Einnahmen 1854: Zinsen thlr.	Jahresgesellschaften mit gegens. Vererbung: Zahl ders.	Jahresgesellschaften mit gegens. Vererbung: Capital thlr.
[...]sche Allgem. Versorgungs-Anstalt *)	Karlsruhe	—	—	—	130474	—	?	19	?
[...] wechselseit. Capital- u. Renten-V.-A.	Wien	—	—	—	?	—	?	27	?
[Allge]meine Renten-Anstalt	Darmstadt	—	204874	—	?	—	?	—	332280
[Han]noversche Renten-Versich.-Anstalt	Hannover	—	—	—	?	—	?	—	428636
[...]u. Pensions-Versicherung	Hamburg	9733	—	—	8472	1761	1626	—	—
[Assic]urazioni generali	Triest	4831	538683	—	—	—	—	—	—
[...]tonia	Leipzig	2406	14336	11297	—	—	—	—	—
[...]itals-Versicherungs-Anstalt	Hannover	—	407600	32700	—	—	—	—	127926
[Allge]meine Renten-Anstalt *)	Stuttgart	—	—	—	?	—	?	21	1087277
[Preu]ssiche Renten-Versich.-Anstalt	Berlin	—	—	—	102294	—	124576	16	6780051
[...]-Anstalt der bayrischen Hypo-	München a)	—	—	—	19977	—	—	9	619651
[...]theken- und Wechselbank	b)	6354	76091	—	?	?	—	—	—

Von der sächsischen Renten-Versicherungs-Anstalt fehlt jede Nachricht; wie die Fragezeichen [b]eweisen, sind die Nachrichten von andern Gesellschaften unvollständig.

Die Preussische Renten-Versicherungs-Anstalt gewährt im Jahre 1855 fol[gen]de Renten:

	I. Klasse thlr.	I. sgr.	I. pf.	II. thlr.	II. sgr.	II. pf.	III. thlr.	III. sgr.	III. pf.	IV. thlr.	IV. sgr.	IV. pf.	V. thlr.	V. sgr.	V. pf.	VI. thlr.	VI. sgr.	VI. pf.
39	3	23	6	4	11	6	4	25	6	5	11	—	7	6	—	12	1	6
40	3	20	—	4	6	6	4	18	—	5	5	6	6	6	-	10	11	—
41	3	21	—	4	5	6	4	15	6	4	29	6	5	20	—	9	12	—
42	3	20	6	4	6	—	4	20	6	5	2	6	5	28	6	10	7	—
43	3	23	6	4	6	6	4	17	—	5	6	—	6	14	6	10	—	—
44	4	—	—	4	11	—	4	28	—	5	8	6	6	21	6			
45	3	17	—	3	23	—	4	9	6	4	29	6	5	27	6			
46	3	16	6	3	25	6	4	3	—	4	14	6	5	17	—			
47	3	14	6	3	26	6	4	4	6	4	25	6	4	22	6			
48	3	17	6	3	23	—	4	14	—	5	12	6	7	2	6			
49	3	16	6	3	27	6	4	2	6	4	19	—	4	22	—			
50	3	16	—	3	21	6	4	2	—	4	16	—	4	23	6			
51	3	17	—	3	25	—	4	2	—	4	11	6	4	24	6			
52	3	16	—	3	24	—	4	3	6	4	11	6	5	5	—			
53	3	12	6	3	21	—	4	1	6	4	12	6	4	28	6			
54	3	—	—	3	10	—	4	20	—	4	—	—	4	10	—			

*) Diese Zahlen beziehen sich auf 1853, da ein späterer Bericht noch nicht erschienen.

Die Geschäfts-Ergebnisse und der Zustand der Leb

Name der Anstalt.	Sitz derselben.	Jahr der Gründung.	Versicherungsbestand am Anfang des Jahres.		Neuer Zugang im Laufe des Jahres.		Versicheru bestand am Ende Jahres.	
			Personen	thlr.	Personen	thlr.	Personen	th
Lebensversicherungsbank für Deutschland	Gotha	1827	18427	29115200	1073	1855900	18858	29
Deutsche Lebensversicherungs-Gesellschaft	Lübeck	1828	2714	4263660	787	1042961	3239	47
Leipziger Lebensversicherungs-Gesellschaft	Leipzig	1830	4645	5330100	227	248300	4699	59
Hannoversche Lebensversicherungs-Gesellschaft	Hannover 1853—54	1830	2913 Pol.	1689800	97 Pol.	59800	2920 Pol.	17
Assicurazioni Generali Austro Italiche . . .	Triest	1834	*2700	*4100000	?	?	*3020	43
Berlinische Lebensversicherungs-Gesellschaft	Berlin	1836	7470	8708100	603	657300	7701	89
Lebensversicherungsanstalt der Hypotheken- u. Wechselbank . .	München	1836	1806	1327260	259	192514	1920	14
Allgemeine wechselseitige Capitalien- und Rentenversicherungs-Anstalt	Wien	1839	2872	1272831	725	178441	3472	13
Allgem. Versicherungs-Anstalt	Braunschweig	1842	766	408200	98	49500	844	4
Frankfurt. Lebensversicherungs-Gesellschaft	Frankfurt a. M.	1844	908	1232440	131	184814	997	13
Lebens- und Rentenversicherungs - Societät „Hammonia" *) . . .	Hamburg	1845	—	—	—	—	—	
Lebens- und Pensions-Versicherungs-Gesellschaft „Janus" . . .	Hamburg	1847	3370 Pol.	2878870	398 Pol.	378610	3527 Pol.	3
Allgemeine Renten-Capital- und Lebensversicherungsbank „Teutonia"	Leipzig	1853	153	148709	?	174002	386	
Lebensversicherungs- u. Sparbank	Schwerin	1852	—	—	36	43500	36	
	Summa							

*) Hat keinen Bericht eingesandt.

Anmerkungen.

Die Geldwerthe in obiger Tafel sind der Vergleichung willen sämmtli Thalern des 14 Thalerfusses ausgedrückt; es sind dazu bei der Hamburge stalt 2 Mark Banco = 1 Thaler, bei der Lübecker 5 Mark Courant = 2 Tl bei der Frankfurter 7 Gulden = 4 Thaler, bei der Oesterreichischen Anstalt dem Silberwerth 10 Gulden Convent. = 7 Thaler angenommen worden.

Die mit * bezeichneten Zahlen beruhen auf approximativer Abschät alle übrigen sind den amtlichen Berichten der bezüglichen Anstalten entnom

Als Jahr der Gründung ist für jede Anstalt dasjenige angegeben, in chem das den Geschäfts-Operationen zu Grunde gelegte Statut festgestell dem Publicum zur Betheiligung übergeben wurde.

Der Geschäftsfonds der Assicurazioni Generali in Triest und der F furter Lebensversicherungs-Gesellschaft umfasst auch die für Rentenkäuf leisteten Capitalzahlungen, welche in den Rechnungs-Abschlüssen dieser Ans

…ersicherungs-Anstalten Deutschlands im Jahre 1854.

…an Prämien und Zinsen. thlr.	Ausgabe für zahlb. Sterbefälle. Personen	Ausgabe für zahlb. Sterbefälle. thlr.	Verwaltungsaufwand. absolut. thlr.	Verwaltungsaufwand. in Procenten der Jahreseinnahme	Verwaltungsaufwand. in Proc. d. Versicherungssumme	Geschäftsfonds. im Ganzen. Betrag. thlr.	Geschäftsfonds. im Ganzen. Prct. d. Vers.-Bestandes a. E. d. J.	Geschäftsfonds. Reserve und Prämienübertrag. thlr.	Geschäftsfonds. Reiner Ueberschuss währ. d. letzten 10 Jahre. thlr.	Dividende für die Versicherten, Durchschnitt in Proc. der Prämien.	Actiencapital nominell. thlr.	Actiencapital baar eingezahlt. thlr.
…71	374	603609	53037	3^{90}	1^{77}	7763122	25^{07}	6248468	1340684	26	gegens.	gegens.
…772	67	119045	29201	13^{36}	6^{13}	560100	11^{75}	?	?	0^{294} von der Versicherungssumme	510000	51000
…5727	109	125600	13539	5^{61}	2^{52}	1446492	26^{88}	1230151	164741	10½	gegens.	gegens.
…344	60	33500	3162	6^{68}	1^{86}	268589	15^{11}	?	?	keine	gegens.	gegens.
…132	ist a.d. Bericht. nicht zu ersehen.					769706	16^{90}	722914	46792	keine	1400000	140000
…700	186	235300	29415	6^{82}	3^{38}	1827217	20^{35}	1478585	348632	14²/₇	1000000	200000
…000*	36	29200	?	?	?	238600	16^{85}	?	?	keine	die Fonds der Hypothekenbank	
…682	74*	29848	8000*	12^{97}	5^{73}	186326	13^{84}	?	?	20	gegens.	gegens.
…625	14	5300	?	?	?	52185	11^{60}	?	?	6	gegens.	gegens.
…218	13	15486	5812	9^{49}	4^{38}	295860	—	?	?	keine	1714285	171428
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	keine	—	—
…221	54	44035	18441	16^{78}	6^{04}	185705	6^{09}	?	?	?	500000	50000
…icht …trennt	keine	?	?	?	?	—	—	—	—	keine	600000	60000
…eg. …218	—	—	—	?	?	?	?	2013	88	keine	100000	10000

…cht getrennt angegeben sind. Das Actien-Capital der Assicurazioni Generali …hört der Lebens-, Feuer- und See-Versicherung gemeinschaftlich.

Ausser obigen Lebensversicherungs-Anstalten sind bis jetzt noch folgende …s Leben getreten: 1851 die Abtheilung für Lebensversicherungen bei der …ienda Assicuratrice in Triest, — 1852 die Lebens-, Renten-, Aussteuer- und …gräbnissversicherungs-Bank „Vorsicht“ in Weimar, welche ihr Actien-Capital …) auf 500000 Thaler erhöht hat, die Abtheilung für Lebensversicherungen bei …r ersten Oesterreichischen Versicherungsgesellschaft in Wien, — 1853 die Ab…ilung für Lebensversicherungen bei der Riunione Adriatica di Sicurtà in Triest …d die Lebensversicherungs-Gesellschaft „Concordia“ in Köln, — 1854 die Le…sversicherungs- und Ersparnissbank in Stuttgart, die Lebens-, Pensions- und …ibrentenversicherungs-Gesellschaft „Iduna“ in Halle und die grosse Vereins-…rbekasse in Berlin, — 1855 die Lebensversicherungs-Anstalt der allgemeinen …nten-Anstalt in Darmstadt. Keine dieser Anstalten hat aber bis jetzt eine Ge…häfts-Uebersicht mit Rechnungs-Abschluss veröffentlicht.

Prämien der deutschen Lebensversicherungs-Anstal

Name der Anstalt	Sitz derselben und Jahr der Gründung	Durchschnitt d. Dividende für die Versicherten während der letzten 10 Jahre in Procent d. Prämien	25 Jahr			30 Jahr		
			Brutto-Prämie	Divi-dende	Netto-Prämie	Brutto-Prämie	Divi-dende	Netto-Prämie
Lebensversicherungs-Bank für Deutschland	Gotha 1827	26	2^{356}	0^{613}	1^{748}	2^{638}	0^{685}	1^{948}
Deutsche Lebensversicherungs-Gesellschaft *	Lübeck 1828	0,293 d. Vers.-Summe	2^{403}	0^{293}	2^{110}	2^{669}	0^{293}	2^{376}
Leipziger Lebensversicherungs-Gesellschaft	Leipzig 1830	10½	2^{356}	0^{247}	2^{109}	2^{633}	0^{276}	2^{357}
Assicurazioni Generali Austro-Italiche *	Triest 1834	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	2^{14}	—	—	2^{42}
Berlin. Lebensversicherungs-Gesellschaft *	Alter Tarif	14½	2^{406}	0^{394}	2^{057}	2^{672}	0^{387}	2^{285}
	Berlin neu. Tar. 1854	noch keine Divid.	2^{183}	?	?	2^{438}	?	?
	1836	ohne Ansp. a. Div.	—	—	2^{000}	—	—	2^{283}
Lebensversicherungs-Anstalt d. Hypotheken u. Wechselbank *	München 1836	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	2^{167}	—	—	2^{433}
Allgem. wechselseitige Capitalien- u. Rentenversicher.-Anst.	Wien 1839	circa 20	2^{150}	0^{410}	1^{740}	2^{483}	0^{477}	2^{006}
Allgemeine Versicherungs-Anstalt	Braunschw. 1842	circa 6	2^{125}	0^{127}	1^{998}	2^{382}	0^{143}	2^{239}
Frankfurt. Lebensversicherungs-Gesellschaft *	Frankf. a. M. 1844	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	1^{992}	—	—	2^{242}
Lebens- u. Rentenversicherungs-Societät „Hammonia" *	Hamburg 1845	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	1^{917}	—	—	2^{175}
Lebens- und Pensionsversicherungs-Gesellschaft „Janus" *	Hamburg 1847	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	1^{950}	—	—	2^{225}
Azienda Assicuratrice *	Triest 1851	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	2^{12}	—	—	2^{40}
Erste österreich. Versicherungs-Gesellschaft *	Wien 1852	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	2^{100}	—	—	2^{383}
Allgem. Renten-, Capital- u. Lebensvers.-Bank „Teutonia" *	Leipzig 1852	noch keine Dividende	2^{181}	?	?	2^{500}	?	?
Lebens-, Renten-, Aussteuer- u. Begräbniss-Versicher.-Bank „Vorsicht"	Weimar 1852	noch keine Dividende	2^{289}	?	?	2^{511}	?	?
Riunione Adriatica di Sicurtà *	Triest 1853	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	1^{96}	—	—	2^{25}
Cölnische Lebensvers.-Gesellschaft „Concordia" *	Cöln 1853	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	1^{783}	—	—	2^{042}
Lebensversicherungs- u. Spar-Bank	Schwerin 1853	noch keine Dividende	2^{203}	?	?	2^{521}	?	?
Lebens-, Pensions- u. Leibrent.-Vers.-Gesellschaft „Iduna"	Halle 1854	noch keine Dividende	2^{192}	?	?	2^{500}	?	?
Lebensversicherungs- und Ersparniss-Bank	Stuttgart 1854	noch keine Dividende	2^{230}	?	?	2^{457}	?	?
Lebensversicherungs-Anstalt d. Allgemeinen Rentenanstalt	Darmstadt 1855	ohne Anspruch auf Dividende	—	—	1^{750}	—	—	2^{017}
		Mittlerer Durchschnitt	2^{248}	—	1^{979}	2^{588}	—	2^{240}

*) Bei den mit * bezeichneten Anstalten sind die Prämien fest, d. h. ohne Verpflichtung Versicherten Nachzahlungen zu leisten. Solche Anstalten vergüten daher auch in der Regel keine Di den, wenn der Prämien-Ertrag einen Ueberschuss über die Schäden ergiebt. Nur die Lübecker Gesellschaf die Teutonia gewähren, ungeachtet sie feste Prämien und darüber hinaus die Versicherten keine Zahlungsverp tung haben, diesen eine Dividende als Gewinnantheil an den Ueberschüssen. Die nicht mit * bezeichnete

[…]r eine lebenslängliche Versicherung von 100 Thalern.

[…]r		40 Jahr			45 Jahr			50 Jahr			55 Jahr			60 Jahr		
[…]dende	Netto-Prämie	Brutto-Prämie	Divi-dende	Netto-Prämie	Brutto-Prämie	Divi-dende	Netto-Prämie	Brutto-Prämie	Divi-dende	Netto-Prämie	Brutto-Prämie	Divi-dende	Netto-Prämie	Brutto-Prämie	Divi-dende	Netto-Prämie
[illegible]	2^{197}	3^{386}	0^{880}	2^{506}	3^{961}	1^{030}	2^{931}	4^{733}	1^{231}	3^{502}	5^{742}	1^{493}	4^{249}	7^{161}	1^{862}	5^{299}
[illegible]	2^{699}	3^{400}	0^{293}	3^{107}	3^{894}	0^{293}	3^{601}	4^{531}	0^{293}	4^{288}	5^{317}	0^{293}	5^{024}	6^{367}	0^{293}	6^{074}
[illegible]	2^{657}	3^{386}	0^{356}	3^{030}	3^{961}	0^{416}	3^{545}	4^{733}	0^{497}	4^{236}	5^{742}	0^{603}	5^{139}	7^{161}	0^{752}	6^{409}
—	2^{76}	—	—	3^{21}	—	—	3^{81}	—	—	4^{66}	—	—	5^{78}	—	—	7^{25}
[illegible]	2^{558}	3^{400}	0^{493}	2^{907}	3^{898}	0^{565}	3^{353}	4^{533}	0^{657}	3^{876}	5^{317}	0^{771}	4^{546}	6^{367}	0^{923}	5^{444}
?	?	3^{333}	?	?	3^{950}	?	?	4^{750}	?	?	5^{858}	?	?	7^{417}	?	?
—	2^{658}	—	—	3^{150}	—	—	3^{758}	—	—	4^{558}	—	—	5^{650}	—	—	7^{142}
—	2^{750}	—	—	3^{183}	—	—	3^{750}	—	—	4^{517}	—	—	5^{533}	—	—	6^{983}
[illegible]	2^{326}	3^{333}	0^{647}	2^{686}	3^{950}	0^{770}	3^{180}	4^{783}	0^{927}	3^{806}	5^{667}	1^{113}	4^{554}	6^{967}	1^{373}	5^{594}
[illegible]	2^{559}	3^{187}	0^{191}	2^{996}	3^{805}	0^{228}	3^{577}	4^{660}	0^{280}	4^{380}	5^{854}	0^{351}	5^{503}	7^{479}	0^{449}	7^{080}
—	2^{550}	—	—	2^{950}	—	—	3^{483}	—	—	4^{192}	—	—	5^{142}	—	—	6^{422}
—	2^{483}	—	—	2^{875}	—	—	3^{400}	—	—	4^{097}	—	—	5^{090}	—	—	6^{208}
—	2^{542}	—	—	2^{950}	—	—	3^{425}	—	—	4^{100}	—	—	5^{125}	—	—	6^{492}
—	2^{76}	—	—	3^{24}	—	—	3^{84}	—	—	4^{64}	—	—	5^{70}	—	—	7^{23}
—	2^{717}	—	—	3^{167}	—	—	3^{767}	—	—	4^{550}	—	—	5^{683}	—	—	7^{183}
?	?	3^{300}	?	?	3^{906}	?	?	4^{667}	?	?	5^{624}	?	?	6^{833}	?	?
?	?	3^{281}	?	?	3^{876}	?	?	4^{667}	?	?	5^{783}	?	?	7^{806}	?	?
—	2^{57}	—	—	2^{99}	—	—	3^{62}	—	—	4^{35}	—	—	5^{55}	—	—	7^{07}
—	2^{383}	—	—	2^{825}	—	—	3^{417}	—	—	4^{208}	—	—	5^{267}	—	—	6^{692}
?	?	3^{391}	?	?	4^{005}	?	?	4^{802}	?	?	5^{906}	?	?	7^{661}	?	?
?	?	3^{317}	?	?	3^{850}	?	?	4^{600}	?	?	5^{750}	?	?	7^{200}	?	?
?	?	3^{182}	?	?	3^{757}	?	?	4^{572}	?	?	5^{688}	?	?	7^{077}	?	?
—	2^{350}	—	—	2^{800}	—	—	3^{433}	—	—	4^{800}	—	—	5^{232}	—	—	7^{317}
—	2^{560}	3^{325}	—	2^{975}	3^{900}	—	3^{522}	4^{665}	—	4^{248}	5^{687}	—	5^{232}	7^{088}	—	6^{576}

[…]schaften beruhen auf Gegenseitigkeit, und haben bei ihnen die Versicherten so viel Beiträge zu leisten, als […]wendig ist, die durch Todesfälle zahlbar werdenden Summen und die Verwaltungskosten zu decken. Sie […]en, wie die anderen Gesellschaften, Prämien zum voraus und geben als Dividende die über den Bedarf […]enen Beträge zurück.

I. Actien-

Name.	Gründungs-Jahr.	Actien-Capital nominell thlr.	Actien-Capital ein-bezahlt thlr.	Versicherte Sum laufend gewesene thlr.	am Ja schlu thlr
Assicurazioni generali in Triest . . .	1831	1333363	400000	neu versich.: 32728	
Azienda assicuratrice in Triest	1822	1333333	400000	—	46020
Aachen-Münchener F.-V.-Ges. in Aachen	1823	3000000	600000	716147930	69455
Berliner Feuer-Versich.-Anstalt in Berlin	1812	850000	170000	nicht veröffentlich	
Borussia in Berlin	1843	1593549	93549	desgl.	
Colonia in Coeln	1839	3000000	600000	—	43816
Deutscher Phoenix in Frankfurt a. M. .	1843	3142857	628572	neu versich.: 17102	
Erste österreich. Vers.-Gesellsch. in Wien	1824	2000000	400000	321896528	10447
Feuer-Assecur.-Comp. v. 1843 in Hamburg	1843	500000	500000	18041638	1169
Leipziger Feuer-Versich.-Anst. in Leipzig	1813	1000000	200000	—	—
Mob.-F.-V.-A. d. Hyp. u. W.-Bank i. München	1836	1714285	1714285	—	11434
Magdeburger Feuer-V.-Ges. in Magdeburg	1844	2000000	400000	517893337	—
Preuss. National-Versich.-Ges. in Stettin	1845	3000000	732100	234033591	—
Riunione adriatica di Sicurta in Triest .	1838	1261333	200000	neu versich.: 28816	
Schlesische Feuer-Vers.-Ges. in Breslau	1848	2890000	490000	246082093	9012
Vaterländ. Feuer-Vers.-Ges. in Elberfeld	1824	2000000	400000	—	20523
Rück-Versicherungs-Gesellschaften:					
Aachener	1853	3000000	600000	nicht veröffentlic	
Kölnische	1853	3000000	600000	neu versich.: 6173	
Thuringia	1853	2000000	400000	nicht veröffentlic	

II. Gegenseitige Feuer-V

Name.	Gründungs-Jahr.	Datum der Abrechnung.	Einnahmen: Prämien Vortrag thlr.	Prämien neue thlr.	Z
Brandversicherungs-Bank für Leipzig	1839	Halbj. v. 1. Oct. 54 b. 31. Mrz. 55	54246	149540	
Mobiliar-Brandvers.-Ges. zu Greifswald	1842				
Feuervers.-Bank für Deutschl. i. Gotha	1821	Jahresschluss	633266	1155700	5
Ostfries. Mobil.-F.-Vers.-Anst. i. Norden	1828	„	Schäden vertheil		
Mobiliar-Brand-Vers.-Ges. in Schwedt	1826	„	59371	229822	
M.-F.-V.-G. f. d. pl. Land z. Marienwerder	1840	2. Septemb. 54	—	—	
Domanial-Brandkasse in Schwerin .	1817	1. Dezemb. 54	die Schäden werden v		
Mobiliar-Brand-Assecuranz-Societät in Neu-Brandenburg	1804	v. 2. Sept. 53/54	für Vieh und Producte „ andere Gegenständ		
Ritterschaftl. Brand-Versich. des Mecklenburgisch. u. Wendischen Kreises	1781	31. Januar 54	—	—	
Brand-V.-Ges. d. Stände d. Mecklenb.-Wendischen u. Stargardschen Kreises	1781	Michaelis 54	—	—	
Rostocker Brand-Association	1817	1. Juli 54	—	—	
Wismarsche Brand-Association . . .	1817	Michaelis 54	—	—	
Vaterl. Feuer-Vers.-Societät i. Rostock	1827	November 54	—	—	
F.-Vers.-Verein f. Mecklenb. i. Güstrow	1831	2. Septemb. 54	7 sch. 6 pf. für 100		
Württembergsche Privat-Feuer-Vers.-Gesellsch. in Stuttgart	1828	—		100028	

[...]llschaften.

Einnahme.			Ausgabe.				Reserven Ende d. Jahres.	Ueberschuss incl. Zins.	Vertheilter Zins und Dividende.
[...]mien-[...]trag	neue Prämien	Zinsen.	Schäden	Rückversicherung	Verwaltung	Prämienvortrag			
thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	pCt.
[...]62887	2132766	29848	721671		731322	1454619	314523	115650	10
[...]14741	792096	28018	482550	aus d. Prämien-Einn. gekürzt	52549	569564	90418	100397	21⅔
[...]68462	1327812	13044		1109266		2191115		360000	34
73327	98703	21162	95951	15283	13134	77916	208250	24604 Verlust	4
[...]8222	194117	9475	269675	18019	50841	98563	verbr.	138692	4
953033		62105		763177		1075523		120000	20
[...]25799	300193	45030		270452		392351		31862	8
[...]6493	793043	36330	493261	89716	93130	700952	105019	87388	18⅓
[...]1951	59048	26793	25645	—	7169	47628	269000	21763	7⅗
[...]33856	485481	34099	508651	bei Präm. abgezog.	114093	482247	70615	181487	Verlust
[...]05932	268111	21895	88238	193323		102962	415428	11428	a. d. Bank
[...]5393	763601	?	643569	260782	?	292870	24909	185840	Verlust
105932	268111	21895	408967	76891	82946	178328	189500	110500	Verlust
[...]15188	1433662	29146	757744	262399	283991	1134357	198505	77029	26
[...]26252	515305	27141	489482	112805	93397	157332	—	110000	Verlust
—	—	—	655641	—	—	290075	—	—	—
—	149655	—		109404		100194	—	34277	5
[...]22700	147360	32191	—	—	10945	—	—	38320	Verlust
—	371951	27680	—	—	19044	—	4000	29000	4

[...]herungs-Gesellschaften.

[...]rsicherte Summe [...]nd gewesen	Ausgaben.		Prämien-Vortrag und Legegelder.	Reserve.	Ueberschuss	
	Schäden.	Verwaltung.			Betrag.	an die Versicherten.
thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	pCt. d. Präm.
23743070	200758	13017	46847	aufgezehrt	nichts	
[...]2924500	10304	—	—	—	—	—
[...]601752	1134418	39127	608199	57529	—	—
[...]7814375	24418	—	—	—	—	—
[...]6337530	88922	13719	89292	20507	103684	22
—	—	—	—	—	—	—
14361850	—	?	?	?	—	—
[...]8751925	62110	—	—	—	—	—
19636635	32499	—	—	—	—	—
[...]3848000	?	—	—	—	—	—
7358814	?	—	—	—	—	—
2670362	?	—	—	—	—	—
[...]300000	?	—	—	—	—	—
22156629	29338	—	—	—	—	—
—	47005	—	—	483565		—

Abgesehen davon, dass von den gegenseitigen Gesellschaften, nament von der grossen Anzahl der staatlichen, provinziellen und communalen Ansta die Berichte gänzlich fehlen, leidet umstehende Darstellung auch an der Un kommenheit der Angaben in den uns zugekommenen Berichten. Von sol Unvollkommenheiten heben wir hervor, dass bei einigen Actien-Gesellscha die Versicherungssummen nicht veröffentlicht sind, und mehrere sehr versc dene Rubriken, wie die sämmtlichen der Ausgabe, Capital- und Prämien-Rese Prämien-Vortrag und neue Prämie untereinander geworfen werden.

In den Berichten der österreichischen Gesellschaften sind in der Regel Land- und See-Versicherung getrennt. Erstere umfasst Transport- und Fe

Geschäfts-Ergebniss der deutschen Transp

Name.	Ort.	Gründung. Jahr.	Actien-Capital nominell thlr.	Actien-Capital einbezahlt. thlr.	Einnahme. Prämien Vortrag. thlr.	Einnahme. Prämien neue. thlr.	Zin
Agrippina	Köln	1848	1000000	200000	—	263787	-
Assicurazioni generali	Triest	1831	in den Zahlen der Feuerversiche				
Azienda assicuratrice	do.	1822	siehe Feuerversicn.		19586	54047	s.
Deutscher Phönix	Frankf. a. M.	1843	—	—	—	15496	-
Düsseldorfer Allg. Vers.-Gesellschaft	Düsseldorf	1844	500000	50000	30356	209069	2
Erste österr. Vers.-Ges.[1]	Wien	1824	siehe Feuerversich.		163241		-
Magdeburg. Feuer-Vers.-Gesellschaft	Magdeburg	1844				in den Zahlen	
Mainz. Rheinschifffahrts-Assec.-Gesellschaft	Mainz	—	—	—	—	—	
Neue sächsische Feuer-Vers.-Gesellschaft	Leipzig	1845	123500	30875	478	16216	1
Neu-Vorpommernscher Schiffs-Vers.-Verein	Stralsund	—	—	—	—	—	
Niederländ. Allg. Vers.-G.	Tiel	—	—	—	—	—	
Niederrhein. Güter-Ass.	Wesel	—	—	—	—	—	
Preuss. National-Vers.-G. See	Stettin	1845	siehe Feuerversich.		21510	155248	s.
Strom	do.	„	do.		—	20621	
Riunione adriatica di Sicurta	Triest	1838	—	—	—	—	
Stettiner Strom-Vers.-G.	Stettin	—	375000	37500	—	—	
Schlesische Feuer-V.-G.	Breslau	—	siehe Feuerversich.		3500	19135	s.
Preuss. See-Assec.-Ges.	Stettin	1821	450000	—	—	—	
Thuringia	Erfurt	—	—	—	—	—	
Würtemberg. Transport-Vers.-Gesellschaft	Heilbronn	—	285714	57143	—	—	

Im Jahre 1854 wurde zu Berlin eine neue Transport-Versicherungs-Gesellsc unter der Firma Fortuna gebildet mit 300000 thlr. Actien-Capital, welche 3. Juli 1855 die Concession erhielt.

Ende 1854 wurde zu Stettin eine neue See- und Fluss-Versicherungs-Ge schaft unter der Firma „Pomerania" mit 4000000 thlr. Actien-Capital projectir

1) Die erste österreichische Versicherungs-Gesellschaft wirft sonderbarer Weise Hagel- und Tran Versicherung zusammen, und beziehen sich obige Zahlen auf beide Versicherungszweige.

rsicherung, bei der Assicurazioni generali und Ersten österr. Versicherungs-sellschaft auch Hagel-Versicherung. Bei den Zinsen etc. Einnahmen der schle-schen sind auch 8152 thlr. Gewinn von Transport-Versicherung enthalten. hnliches findet bei anderen Gesellschaften statt, wie unter dem Geschäftsbetrieb r Transport-Versicherungen nachgewiesen wird.

Wenn die Auslagen für Unkosten bei verschiedenen Gesellschaften grösser s bei andern erscheinen, so liegt die Ursache meistens darin, dass welche e Provisionen an die Agenten unter den Ausgaben aufführen, andere sie gleich der vereinnahmten Prämiensumme in Abzug bringen.

rsicherungs-Gesellschaften im Jahre 1854.

Versichert. Summen		Ausgabe.				Reserve am Jahresschluss	Jahresgewinn.	Vertheilt an die Actionäre.
laufende	am Jahresschluss	Schäden	Rückversicherung	Verwltg.- u. ähnl. Unkosten	Prämien-Vortrag			Proc. der einbez. Summe
thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.	thlr.
—	—	161907	—	—	—	50000	17095	6
griffen		347227	—	—	—	—	—	—
4388938	350876	79078	?	s. Feuerv.	8025	s. Feuerversicherung		—
10741300	—	—	—	—	—	—	—	—
nicht bekannt gegeben		93253	95538	18602	28066	23220	6418	10
52367973	416000	78562	—	s. Feuerv.	8681	s. Feuerversisherung		—
versicherung enthalten								
—	—	—	—	—	—	—	—	5¼ fl. pro Actie
?	?	901	—	2300	—	7788	15298 [2])	4 pCt. Zins und 18%
000000	—	ca. 20000	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
449453	ca. 2000000	83929	26867	4112 [3])	24084	s. Feuerversicherung		—
7645297	—	9273	919	3112	—	do.		—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	6772	1626	4083	2000	s. Feuerversicherung		—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
7699733	?	39328	—	—	—	25714	6648	9

Die preussische See-Assecuranz-Gesellschaft zu Stettin, deren Concession am Mai 1855 zu Ende ging, hat eine Erneuerung auf 50 Jahre bewirkt.

Unter „Seeschiffahrt" wird in diesem Buche die Summe der in den Seestädten gefundenen Versicherungen gegen Seegefahr angegeben; nähere Nachweise gen nur von Hamburg vor, wie folgt:

2) Hiervon 5676 thlr. als Rückprämie an die Versicherten.
3) Einschliesslich Ristorni und Rabatte. Siehe Feuerversicherung.

Assecuradeure.	errichtet	durch die Herren	Actien	Verpflichtung B. Mk.	Worauf der Einschuss B. Mk.	Anno 1854 Versichert B. Mk.	Anno 1854 Durchschnitts-Prämie Procent	Anno 1854 Einnahme B. Mk.	Werth der Einschüsse zufolge vorgelegter Rechnungen B. Mk. p. Actie	
10te Assecuranz-Comp. v. 1850	1850	Goverts & Sohn	150	3000	600	25220800	7/8	227750	850	nach B. Mk. 150. Austheil.
Assecuranz-Compagnie v. 1840	1840	Bubendey	160	3000	600	13946200	1 11/16	236950	900	nach B. Mk. 150. Austheil.
Assecuranz-Compagnie	1834	Balcke	200	3600	600	10332000	1	103540	650	
Hansa-Assecuranz-Compagnie	1853	Rowohl	130	3000	600	7262800	1 27/32	135170	300	
Neue 5te Assecuranz-Compagnie	1843	Moller	500	3000	600	14387700	2 1/8	309860	650	
Neue Assecuranz-Comp. v. 1838	1838	Sonntag	200	3000	600	5082400	1 5/32	59260	606	
Neue 3te Vers.-Gesellsch. v. 1816	1816	Duncker	200	3000	600	53324700	1 1/2	800970	800	nach B. Mk. 200. Austheil.
Patriotische Assecuranz-Comp.	1820	Holle	200	8000	2600	19595200	1 1/2	296610	1800	nach B. Mk. 300. Austheil.
Assecuranz-Compagnie v. 1839	1839	Buek	160	3000	600	10953700	1 1/4	127950	700	
Neue 3. Assecuranz-Compagnie	1830	Auffm Ordt	160	3000	600	27998000	1 7/8	526450	800	
7te Assecuranz-Comp. v. 1846	1846	de Dobbeler & Müller	200	3000	600	12876000	1 5/16	171470	700	
Neue Assecuranz-Societät	1846	Eggeling & Thieriot	160	3000	600	17389600	1 1/4	217950	900	nach B. Mk. 300. Austheil.
Neptunus-Assecuranz-Compagnie	1843	Kleinschmidt	200	4000	800	23027500	1 17/32	353170	700	
See- u. Fluss-Assecuranz-Comp.	1842	Harder	160	3000	600	23207700	1 25/32	420230	350	
Assecuranz-Union	1845	Reimers	160	3000	600	42823100	1 9/16	677700	1000	nach B. Mk. 300. Austheil.
Oceanus-Assecuranz-Compagnie	1846	Brockmann	160	3000	600	9005900	2 5/32	196590	500	
Neue 8te Assecuranz-Compagnie	1835	Gaedechens	175	3000	600	11051000	1 1/2	168660	100	
Versicherungs-Verein	1853	Müller	150	3000	600	11544700	1 19/32	185900	100	
See-Assecuranz-Comp. v. 1850	1850	Wachter	150	3000	600	5615000	1 13/32	80050	350	
Elb-Assecuranz-Compagnie	1838	Kröger	200	3000	600	34555500	1 21/32	578820	400	
Neue Assecuranz-Comp. v. 1846	1846	Gerling & Lazarus	200	3000	600	12801200	1 15/32	191300	jetzt in Liquidation.	
Neue 6te Assecuranz-C. v. 1854	1854	Böhrt & Sohn	1000	500	voller Betr.	ca. 45000000	1 19/32	ca. 720000	v. 1. Januar 1854	Abrechnung
Assecuranz-Compagnie v. 1854	1854	Wm. von Bergen	1000	500	voller Betr.	6466600	2 1/2	163510	v. 15. Octbr. 1854	erfolgt im Oct.
in allen					B. M.	442567300	1 9/16	6949860		
Hiesige Herren Privat-Assecuradeure sind anzunehmen mit					ca.	60000000		937500		
Agentur der Agrippina, Versicherungs-Gesellschaft in Cöln					"	12000000		170000		
" " Nadeshda-Compagnie in St. Petersburg					"	3047300		41200		
" " Preuss. Nat.-Versich.-Gesellsch. in Stettin (vom 1. Jan. bis 1. März)					"	374700		5450		
" " Würtemb. Transp.-Versich.-Ges. in Heilbronn (v. 1. Jan. bis 25. März)						621900		10690		
" " Niederrhein. Güter-Assecur.-Gesellsch. (vom 1. April bis ult. Decbr.)					"	4000000		75000		
Total					B. Mk.	522611200		8189700		

In den früheren vierzig Jahren ist hier versichert:

Anno	B. M.	D.-Pr. %	Anno	B. M.	D.-Pr. %	Anno	B. M.	D.-Pr. %	Anno	B. M.	D.-Pr. %	Anno	B. M.	D.-Pr. %	Anno	B. M.	D.-Pr. %
1814	41791000	3 9/16	1821	129016000	2 3/16	1828	142494200	1 3/4	1835	195233000	1 1/2	1842	239181400	1 15/32	1849	281147200	1 5/8
1815	87379000	3 1/2	1822	98280000	2 5/16	1829	160008800	1 7/12	1836	219814000	1 15/32	1843	265107800	1 13/32	1850	312686600	1 9/16
1816	124398000	2 7/8	1823	99894000	3 1/16	1830	190007900	1 9/16	1837	214555000	1 19/32	1844	293694700	1 13/32	1851	316826500	1 17/32
1817	150708000	2 9/16	1824	100579000	2 3/16	1831	181070000	1 11/16	1838	224163600	1 1/2	1845	331293400	1 1/2	1852	331293500	1 17/32
1818	175899000	2 1/16	1825	124224000	2 1/16	1832	202918000	1 7/16	1839	251281400	1 1/2	1846	303760600	1 9/16	1853	422342200	1 17/32
1819	129211000	1 7/8	1826	113841000	2 1/16	1833	198699000	1 9/16	1840	266096300	1 1/2	1847	361117300	1 17/32			
1820	150791000	1 11/16	1827	129352800	1 7/8	1834	189434000	1 5/8	1841	272975200	1 7/16	1848	249793500	2 1/16			

Geschäftsbetrieb der deutschen Hagel-Versicherungs-Gesellschaften.

I. Actien-Gesellschaften.

Name.	Ort und Jahr der Gründung.	Actien-Capital nominell thlr.	Actien-Capital einbezahlt thlr.	Versicherungs-Summe. thlr.	Einnahme Prämien thlr.	Einnahme Zinsen etc. thlr.	Ausgabe für Schäden thlr.	Ausgabe für Rückversicher. thlr.	Ausgabe für Verwaltung thlr.	Ausgabe für Reserve thlr.	Capital-Reserve am Jahresschl. thlr.	Ueberschuss. Betrag thlr.	Dividende, pCt. d. einbezahlt. Capit.
Assicurazioni generali	Triest 1831	siehe Feuervers.		nicht veröffentlicht.			269432	—	—	—	—		—
Erste österr. Feuervers.-G.	Wien 1853	s. Transportvers.					—	—	—	—	—	—	—
Kölnische Hagelvers.-Ges.	Köln 1853	2000000	400000	10924096	106412	16790	54029			27744	27774	67774	10
Magdeburg. Hagelvers.-G.	Magdeb. 1854	1500500	300100	nicht veröffentlicht.	151585	8251	75786	10092	51582	5720	5720	22375	5
Neue Berl. Hagelvers.-Ges.	Berlin	1000000	200000	32600000	305414	—	149979	—	—	—	—	—	4
Union	Weimar	2509500	501900	nicht veröffentlicht.	183539		97380			33953	33953	50190	10

II. Gegenseitige Gesellschaften.

Name und Ort.	Gründungs-Jahr	Versicherte Summe thlr.	Einnahme. Vortrag thlr.	Einnahme. Prämie thlr.	Einnahme. Zinsen etc. thlr.	Ausgabe. Schaden thlr.	Ausgabe. Verwaltung thlr.	Reserve a. Jahresschluss. thlr.	Ueberschuss. thlr.	Dividenden an Versicherte.
Gegens. Hagelsch. Vergütungs-Ges. in Leipzig	1834	9975614		82321	—	66927	10866	23614	4498	—
Hagelschadenvers.-Ges. für Hannover u. Braunschweig in Hannover	1854*	9791970	691	44518	—	14600	6609	24000	10702	—
Hagelschädenvers.-Gesellschaft in Erfurt	1845	12417875	—	98695	1775	74502	15266 [1]	15967	32007	10 %
Hagelsch.- und Mob.-Brandvers.-Ges. in Erfurt .	1826	10545200	5519	77532	735	44191	7587	44334	—	—
do. in Marienwerder	1852	3426025	—	17603	—	13136	—	14239	—	—
do. in Greifswald	"	9239400	—	17502	—	17502		—	—	—
Meckl. Hagel-Assecuranz-Soc., Neu-Brandenburg	1854	12351125	—	½pCt.	—	20797	—	—	—	—
Würtemb. Hagelvers.-Gesellschaft in Stuttgart .	1830	1604818	—	17165	—	14232 [a]	?	aufgebraucht.	—	—

*) Aus Verschmelzung der beiden Handels-Anstalten entstanden. a) Der Schaden war 47443 thlr., wovon 30 pCt. bezahlt wurden. [1]) Provision an die Agenten inbegriffen.

Die gegenseitige Hagel-Versicherungs-Gesellschaft zu Erfurt hat im Jahre 1855 nach zweijähriger Bemühung endlich die Concession erhalten, ihre Garantieen durch ein Actien-Capital von 1 Million Thaler zu erhöhen, welches, voll einbezahlt, an dem Gewinne durch einfache Prämien theilnehmen soll, mit 4 Procent verzinst wird und einen Schaden nur dann zu tragen hat, wenn die doppelte Prämie denselben nicht deckt.

Die Union hat ein Fünftel, die Magdeburger Hagel-Versicherungs-Gesellschaft das Ganze ihrer Einrichtungskosten abgeschrieben, und sind diese oben unter Verwaltungs-Ausgaben zusammengefasst.

Die Würtembergische Hagel-Versicherungs-Gesellschaft hat wie gewöhnlich auch diesmal nicht voll bezahlen können. Eine Reorganisation dieser Gesellschaft ist projectirt, aber noch nicht entschieden. Auch die Baierische Hagel-Versicherungs-Gesellschaft soll neu organisirt werden, über ihre Geschäfte im Jahre 1854 ist uns nichts mitgetheilt.

In Grevismühlen hat sich 1854 eine Hagel-Versicherungs-Gesellschaft für Mecklenburg constituirt.

Die deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1834 bis 1854.

Von
Heinrich Viereck,
Mitglied des Statistischen Central-Archivs zu Berlin.

Tafel der Geschäfts-Ergebnisse sämmtlicher Deutscher Eisenbahnen in der zwanzigjährigen Periode von 1834 bis 1854.

Betriebsjahr.	1. Länge in preuss. Meilen am Schlusse dieses Jahrs.	2. Meilenzahl während dieses Jahres erbaut.	3. Bauten in pCt. der Ende 1853 vorhandenen Länge.	4. Durchschnittlich im ganzen Jahr in Betrieb gewesene Meilenzahl.	5. Meilenzahl in pCt. der Endsumme.	6. Zahl der beförderten Personen.	7. Zahl der beförderten Güter.	8. Einnahme für Personen. thlr.	9. Einnahme für Güter. thlr.	10. Gesammt-Einnahme mit Neben-Einnahme. thlr.	11. Betriebs-Ausgaben. thlr.
1834	17,00	—	1,50	17,00	0,20	2379	234262	1000	66000	70000	—
1835	17,875	0,875	0,10	17,06	0,21	84484	903573	20000	180000	200000	150000
1836	27,13	9,225	0,80	24,80	0,30	513612	1275694	60000	250000	320000	200000
1837	29,60	2,47	0,20	28,50	0,35	694770	1259957	85000	240000	336000	220000
1838	50,32	20,70	1,80	40,00	0,49	1219599	1416052	229302	276000	523700	361000
1839	76,96	26,60	2,30	63,64	0,78	2394475	1770758	789170	354444	1177477	828198
1840	106,56	29,60	2,60	84,00	1,04	3370391	3112697	1216800	599424	1892791	1089648
1841	161,80	55,20	4,80	120,00	1,48	5122850	4978197	2303676	919110	3332182	1974000
1842	198,30	36,50	3,20	170,00	2,10	7046640	8048904	2921720	1358899	4392133	2530878
1843	247,60	49,30	4,20	210,00	2,59	8116329	13241861	3696140	2125060	6030240	3060352
1844	317,70	70,10	6,00	265,00	3,27	10402817	16934641	4755437	2588320	7567865	3843500
1845	407,50	89,80	7,70	340,00	4,20	12474389	24061268	5811659	3385654	9460193	5009388
1846	582,10	174,60	15,00	450,00	5,55	17268876	37346818	8278771	5472213	14224288	7492743
1847	729,60	147,50	12,70	620,00	7,65	21314818	60817339	10559582	8488575	19869995	10705483
1848	822,40	92,80	8,00	754,00	9,30	22645617	59686813	10897039	9218590	21136354	12321391
1849	906,70	84,30	7,30	845,00	10,40	23969773	77461393	11952236	11373636	24928532	13416148
1850	978,80	72,10	6,20	940,00	11,60	26352860	106803878	14275766	14182238	30058823	15359799
1851	1021,70	42,90	3,70	990,00	12,20	29622633	140708886	16536032	17874898	36150345	17486061
1852	1084,30	62,60	5,40	1037,00	12,80	32301911	197235074	19048363	25656439	46245399	24201666
1853	1160,30	76,00	6,50	1093,00	13,50	30838170	228840089	18847523	27697011	48693760	25521652
		58,00 durchschnittlich.	100,00	8109,00	100,00	255757393	986138154	132185216	132306501	276610097	145791907

Betriebsjahr.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.
	Rein-Einnahme.	Die Betriebs-Ausgaben in Proc. der Roh-Einnahme.	Antheil jedes Jahres an dem Gesammt-Betrag der Periode.					Einnahme von jeder Person.	Einnahme pr. Ctr. Gut.	Es wurden Meilen zurückgelegt		Antheil jedes Jahres an den	
			Einnahme aus Personen-Frequenz.	Einnahme aus Güterbeförderung.	Brutto-Einnahmen.	Brutto-Ausgaben.	Rein-Einnahme.			von Personen.	von Gütern.	Personenmeilen.	Gütermeilen.
	thlr.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	Procent.	sgr.	sgr.	Tausende.	Tausende.	Procent.	Procent.
1834	—	—	0,0008	0,05	0,03	0,05	—	12,60	8,4	8	1404	0,0007	0,01
1835	50000	75,0	0,02	0,14	0,08	0,10	0,04	7,10	6,0	181	5424	0,02	0,05
1836	120000	62,5	0,05	0,20	0,11	0,14	0,10	3,50	6,0	545	7656	0,05	0,07
1837	116000	65,5	0,06	0,18	0,12	0,15	0,09	3,70	5,7	778	7560	0,07	0,07
1838	162700	68,9	0,20	0,21	0,20	0,25	0,12	5,65	5,8	2086	8496	0,20	0,08
1839	349279	73,3	0,60	0,25	0,43	0,55	0,26	9,90	6,0	7182	10620	0,60	0,10
1840	803143	57,5	0,90	0,45	0,69	0,75	0,61	10,90	5,8	11111	18678	0,90	0,18
1841	1358182	59,2	1,30	0,70	1,20	1,35	1,04	13,50	5,5	20953	39824	1,80	0,38
1842	1861255	57,6	2,20	1,03	1.60	1,70	1,42	12,40	5,0	26496	64392	2,30	0,61
1843	2949888	51,8	2,80	1,60	2,19	2,11	2,25	13,70	4,8	33681	105936	2,90	1,00
1844	3724365	50,8	3,60	1,96	2,74	2,64	2,84	13,70	4,6	43172	135480	3,70	1,28
1845	4450805	52,9	4,40	2,56	3,40	3,43	3,40	14,00	4,2	52890	192488	4,60	1,82
1846	6731545	52,7	6,30	4,10	5,14	5,14	5,15	14,50	4,4	70975	410817	6,21	3,87
1847	9164512	53,9	8,00	6,40	7,18	7,34	7,00	15,00	4,2	91228	668987	7,90	6,31
1848	8814963	58,3	8,24	7,00	7,63	8,45	6,74	14,50	4,6	93754	656557	8,10	6,20
1849	11512384	53,8	9,00	8,60	9,00	9,20	8,80	15,00	4,4	102831	852070	8,90	8,04
1850	14699044	51,1	10,80	10,72	10,86	10,55	11,24	16,30	4,0	122805	1174844	10,70	11,09
1851	18664284	48,4	12,50	13,50	13,10	12,00	14,20	16,70	3,8	141302	1547799	12,30	14,60
1852	22043733	52,2	14,50	19,40	16,70	16,60	16,90	17,70	3,9	168964	2169585	14,70	20,48
1853	23172108	52,4	14,40	20,94	17 60	17,50	17,80	18,30	3,6	162130	2517240	14,05	23,76
	130748190	52,7	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	15,50	4,0	1153042	10595858	100,00	100,00

Betriebsjahr.	25. Jahres-Antheil an den Brutto-Einnahmen. Personentransport. Procent.	26. Gütertransport. Procent.	27. Neben-Einnahmen. Procent.	28. Durchschnitts-Leistung pr. Meile. Personenbeförderung. Zahl.	29. Güterbeförderung. Zoll-Ctr.	30. Von einer eröffneten Meile Bahnlänge Einnahme für Personen. thlr.	31. für Güter. thlr.	32. Gesammt-Einnahmen.*) thlr.	33. Betriebs-Ausgaben. thlr.	34. Rein-Einnahmen. thlr.	35. Gesammt-Anlagekosten der Ende des Jahres eröffneten Meilenzahl. thlr.	36. Anlagekosten pro Meile. thlr.	37. Das Anlagecapital verzinste sich zu Procent.
1834	1,4	94,3	4,3	471	82588	59	3882	4118	—	—	1991000	117100	—
1835	10,0	90,0	—	10610	317937	1172	10551	11723	8792	2931	2115000	118300	2,36
1836	18,7	78,1	3,2	21976	308710	2419	10081	12903	8065	4839	3292000	121300	3,64
1837	25,3	71,4	3,3	27298	265263	2982	8421	11800	7719	4070	4317000	145800	2,69
1838	43,8	52,7	3,5	52150	212400	5732	6900	13092	9025	4067	8583000	170500	1,95
1839	67,0	30,1	2,9	112853	166876	12400	5570	18502	13014	5488	15400000	200000	2,27
1840	64,3	31,6	4,1	132274	222357	14485	7136	22533	12972	9561	22365000	210050	3,60
1841	69,1	27,6	3,3	174609	331867	19197	7660	27768	16450	11318	37260000	230000	3,65
1842	66,5	30,9	2,6	155859	378777	17187	7993	25836	14887	10949	47876000	241800	3,88
1843	61,3	35,2	3,5	160386	504457	17601	10119	28715	14668	14047	62620000	252500	4,71
1844	62,8	34,2	3,0	162913	511245	17945	9768	28558	14504	14054	89358000	281200	4,17
1845	61,4	35,8	2,8	155559	572024	17093	9958	27824	14733	13091	122248000	300000	3,64
1846	58,2	38,5	3,3	157722	912927	18397	12160	31616	16651	14959	192104000	330000	3,50
1847	53,2	42,7	4,1	147142	1079011	17031	13691	32048	17266	14781	270000000	369800	3,39
1848	51,5	43,6	4,9	124342	870765	14452	12226	28032	16341	11691	330440000	401900	2,67
1849	48,0	45,6	6,4	121694	1008367	14145	13460	29501	15877	13624	369000000	406900	3,12
1850	47,5	47,0	5,5	130644	1249834	15187	15087	31977	16340	15637	401000000	411200	3,67
1851	45,7	49,4	4,9	142728	1563433	16703	18055	36515	17663	18853	423715000	414800	4,45
1852	41,2	55,5	3,3	162906	2092174	18370	24741	44595	23338	21257	452324484	416800	4,87
1853	38,7	56,8	4,5	148335	2303056	17244	15340	44551	23350	21200	489327022	421716	4,74
Durchschnitt	47,8	47,8	4,4	142193	1306679	16313	16313	34111	17990	16120	—	—	—

*) Einschliesslich Viehtransport und Neben-Einnahme.

Uebersicht der Dividenden-Vertheilung deutscher Eisenbahnen in den Jahren 1842—1853.

	Anlage-kosten pro deutsch. Meile thlr.	Procente											
		1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
Hamburg-Bergedorf	1060000	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2
Rheinische	821230	—	5	$3\frac{1}{2}$	3	$3\frac{1}{2}$	4	nichts	1	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	2
Bergisch-Märkische	781040	—	—	—	—	—	—	—	nichts	nichts	1	$1\frac{1}{2}$	2
* Sächsisch-Böhmische	753463	—	—	—	—	—	—	nichts	nichts	$\frac{1}{8}$	$\frac{5}{8}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$
Wien-Gloggnitz	747174	$4\frac{3}{10}$	$4\frac{3}{8}$	$5\frac{1}{4}$	6	$6\frac{1}{2}$	6	4	6	6	8	9	$7\frac{2}{5}$
* Chemnitz-Riesa	745187	—	—	—	—	—	nichts	nichts	nichts	nichts	$\frac{1}{8}$	$\frac{4}{7}$	1
Düsseldorf-Elberfeld	690697	nichts	$2\frac{1}{2}$	3	3	4	$4\frac{1}{2}$	2	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	3	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$
* Sächsisch-Bairische	619906	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
* Main-Weserbahn	601800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$1\frac{1}{5}$	$2\frac{3}{4}$	—
Friedr.-Wilh.-Nordbahn	595000	—	—	—	—	—	—	—	nichts	nichts	nichts	$\frac{17}{20}$	$\frac{5}{8}$
Cöln-Minden	592000	—	—	—	—	—	—	$3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$5\frac{5}{8}$	$5\frac{7}{12}$	$6\frac{1}{12}$	$6\frac{1}{2}$
* Oesterr. südl. Staatsbahn	569802	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Berlin-Potsdam-Magdeb.	566400	von 1839—1848 mit 4 pCt. a. d. Baufonds verzinst							$1\frac{1}{2}$	3	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	4
Thüringische	548600	1846 u. 1847 mit 4 pCt. verzinst						2	2	3	3	$4\frac{5}{8}$	$4\frac{2}{3}$
Löbau-Zittau	541934	—	—	—	—	—	—	nichts	nichts	nichts	nichts	nichts	nichts
* Main-Neckar-Bahn	518000	—	—	—	—	—	—	—	$2\frac{7}{10}$	$3\frac{1}{10}$	$3\frac{3}{8}$	—	—
* Badische Staatsbahn	494340	—	$3\frac{1}{3}$	$4\frac{3}{5}$	$5\frac{1}{4}$	$4\frac{3}{5}$	$3\frac{4}{5}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{7}{10}$	$3\frac{3}{5}$	4	—	—
Aachen-Mastricht	492800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$\frac{1}{2}$
* Oesterr. nördl. Staatsbahn	487387	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kais. Ferd.-Nordbahn	476382	$5\frac{1}{12}$	$4\frac{1}{2}$	5	$5\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	7	$10\frac{1}{2}$	15	16
* Westphälische	475000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sächsisch-Schlesische	470000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aachen-Düsseldorf	466700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$3\frac{1}{2}$
Prinz-Wilhelm-Eisenbahn	461500	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
* Würtemb. Staatsbahn	429630	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$3\frac{1}{10}$	$3\frac{3}{7}$	$3\frac{3}{8}$
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	417700	$3\frac{1}{2}$ pCt. v. Staat garantirt. 1852 Zuschuss 47754 thlr.								—	—	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$
Magdeburg-Leipzig [1]	413800	7	10	9	10	$11\frac{1}{2}$	15	10	$12\frac{1}{2}$	15	16	20	19

Leipzig-Dresden [2]	411765	4 5/12	5	5	5	5	5½	4	6	7	8	9	9½
* Niederschles. Märkische [3]	399524	—	—	—	—	Staatszusch. thlr.		350000	182993	75521	½	5½	—
Frankfurt-Hanau	394815	—	—	—	—	—	3½	3½	4	3½	3½	3½	3½
Magdeburg-Wittenberge	392000	v. 1849—1851 sind die Stamm-Actien mit 4 pCt. aus den Baufonds verzinst										—	—
* Baierische Staatsbahn	381074	—	—	—	—	—	—	—	—	1½	2½	—	—
Pfälzische Ludwigsbahn	380000	4 pCt. vom Staate garantirt								4	4	4	5⅗
Berlin-Hamburg	366800	—	—	—	—	—	Lit. A. 2½	nichts	4½	4½	4½	4½	4½
							Lit. B. 0	nichts	⅛	über 1½	bein. 2	3½	4
Taunusbahn [4]	341297	6	6	6	6	6⅘	6	4⅖	4⅘	5	5⅖	5⅗	5⅘
Lübeck-Büchen	337050	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
* Hannov. Staatsbahn	333604	—	—	—	4⅞	4⅓	4	3¼	4½	4¾	5¼	über 6	—
Hessische Ludwigsbahn	332164	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenburgische	320000	Bis 1850 mit 4 pCt. verzinst									¼	1½	¾
Münster-Hamm	318500	—	—	—	—	—	—	—	2⅔	3¼	2	2⅔	3½
Magdeburg-Halberstadt	305000	—	—	3	3½	5¼	7	7	8	8	9	9½	10
Oberschlesische	300000	—	4	4	4 3/7	4	6	6⅓	5 7/12	7	8	10	10
Bonn-Cöln	295300	—	—	5⅝	7	7½	6½	5	6	6	5	5	5
Höchst-Soden	293300	—	—	—	—	—	4	4	nichts	nichts	nichts	nichts	nichts
* Braunschw. Staatsbahn	252289	—	—	—	—	—	—	—	7⅔	8	9½	10½	—
Breslau-Schweidnitz-Freib.	251163	—	—	—	4½	5¼	5	4	4	3½	3⅔	5⅓	4⅔
Berlin-Stettin	247000	—	—	5	5⅚	5¼	6	4	5⅕	6½	7⅔	8	8
Berlin-Anhaltische	239400	4½	6	6½	6¾	8	7¾	4	4	5	6	6	7
Stargard-Posen	236700	3½ pCt. vom Staate garantirt							3½	3½	3½	3½	3½
Anhalt-Cöthen-Bernburg	236364	2½ pCt. garantirt				2½	2½	2½	2½	2½	2½	2½	2½
Wilhelms-Bahn	235000	—	—	—	—	nichts	1½	2	3½	4	5⅚	9¾	10⅚
Altona-Kiel	225634	—	—	—	4	5	6	5	5⅓	4½	5½	5	5⅓
* Preussische Ostbahn	223494	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
Niederschles. Zweigbahn	210000	—	—	—	—	—	2	nichts	nichts	nichts	nichts	nichts	nichts
Glückstadt-Elmshorn	198000	—	—	—	2¼	2	nichts	½	1½	nichts	nichts	nichts	2
Neisse-Brieg	180000	Bis Ende 1848 Einzahlungen mit 4 pCt. verzinst.							nichts	2 1/10	2⅔	3⅕	2 19/20
Nürnberg-Fürth [5]	141700	15	14½	15	14	14	13	12	12	13	13	13	16
* Budweis-Linz-Gmunden [6]	118700	3⅓	4¼	3⅘	4	4⅖	5⅕	4	5½	5 9/10	6½	6⅘	5⅕
Rendsburg-Neumünster	99000	—	—	—	—	—	4	10½	10	11⅓	7	4	4
Cottbus-Schwielochsee	79000	—	—	—	—	4	5	3	3½	3⅔	3	3	3

[1] 1840: 4, 1841: 5 pCt. [2] 1839, 1840 u. 1841: 4 pCt. [3] Seit 1852 Staatsbahn. [4] 1840: 6⅔, 1841: 6 pCt. [5] 1836: 20, 1837: 17½, 1838: 16, 1839: 16½, 1840: 17 u. 1841: 16 pCt. [6] 1836: 2, 1837: 2⅓, 1838: 2½, 1839: 3⅓, 1840: 3¼ u. 1841: 3 pCt.

Die Zahlen der vorstehenden Uebersicht umfassen sämmtliche Bahnen des deutschen Bundesgebietes mit Einbeziehung derjenigen in Ostpreussen und Posen. Nur die kleinen Bahnen, wie sie von Bergwerksbesitzern häufig zu ihrem Geschäftsbetrieb gebaut worden, sind ausser Betracht gelassen.

Sämmtliche Angaben begründen sich auf die Berichte der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, oder sind, wo diese unzureichend oder unvollständig waren, durch gewissenhafte Berechnung ermittelt.

Aus den einzelnen Columnen ergeben sich folgende Resultate:

Nach Columne 1 hat das deutsche Eisenbahnnetz Ende 1853 eine Ausdehnung von 1160³ preussischen Meilen Länge erreicht. Die Herstellung derselben geschah im Laufe von 20 Jahren, mit Ausnahme der schon im Jahre 1828 theilweise eröffneten Linz-Gemundener Pferdebahn. Mit Einrechnung derselben in die 20jährige Periode wurden durchschnittlich 58 Meilen Eisenbahn im Jahre gebaut.

Diese Durchschnittszahl ist sehr verschieden von derjenigen der einzelnen Jahre, indem letztere zunächst bis 1841 stieg, wahrscheinlich in Folge der Besorgnisse um den Frieden im Jahre 1840, welche die Capitalien schwerfälliger machte, 1842 fiel, von da an wieder in starken Dimensionen zunahm, bis sie 1846 ihr Maximum erreichte, durch den Einfluss aber, welchen die Theuerung 1846 und 1847, die Volksbewegungen in den Jahren 1848 und 1849 und endlich der 1850 zwischen Oesterreich und Preussen drohende Conflict auf den Geldmarkt übte, 1847—1851 fortwährend abnahm, unter den günstigeren Aussichten des letzteren Jahres aber von da an wieder stieg.

Diesen Schwankungen der Bauindustrie ist die Verschiedenheit des Antheiles zuzuschreiben, welchen nach Columne 3 die einzelnen Jahre an der Vollendung der 1853 vorhandenen Eisenbahnen hatten, indem derselbe sich zwischen 0,1 und 15 pCt. bewegt.

Zwischen der an den Jahresschlüssen fertigen und der während des Jahres betriebenen Länge besteht darum ein Unterschied, weil zur Eröffnung der Bahnen und einzelnen Bahnstrecken nicht der Jahresschluss abgewartet wird. Durch Berechnung ist daher die durchschnittliche Länge, welche während jedes Jahres in Betrieb war, ermittelt und in Columne 4 dargestellt, deren Zahlen den anderweitigen Berechnungen zu Grunde liegen. Die Addition ergiebt, dass der bisherige Eisenbahnbetrieb in Deutschland dem von 8109 Meilen während eines Jahres, von 405⁴⁸ Meilen während 20 Jahre, oder von einer Meile während 8109 Jahren, gleichkommt.

In Columne 6 ist die Zahl der Personen, in Columne 7 die der Güter-Centner gegeben, welche nach der Addition aller Eisenbahnberichte von den sämmtlichen Bahnen befördert wurden. Da die Länge der einzelnen Bahnen ungleich ist, so hat die Zahl der Personen und Güter-Centner nicht bei jeder dieselbe Bedeutung, und es erscheint auf einer Eisenbahnreise von 50 Meilen, welche durch drei Verwaltungen betrieben werden, dieselbe Person und derselbe Centner Waare dreimal, welcher auf einer Eisenbahnreise von 50 Meilen, welche unter einer Verwaltung stehen, nur einmal gezählt werden.

Schon diese Ausweise bieten aber das überraschende Bild, dass während die Vermehrung der Menge der beförderten Güter bis zum Jahre 1842 hinter der Vermehrung der Passagierbeförderung zurück blieb, jene seitdem in grösserer Progression als diese zunahm und in den 3 letzten Jahren die aller vorhergehenden 17 Jahre zusammen übertraf, indem befördert wurden:

	von 1834—50	1851—53
Personen . .	162994679	92762714
Güter	419354105	566784049

Die durchschnittliche Bedeutung der beförderten Personen und Gütermenge muss durch Ermittelung ihrer Reisedauer, der Länge, welche jede Person und jeder Centner durchschnittlich zurücklegte durch den Vergleich der Jahresantheile an den Einnahmen von Personen- und

Gütertransporten (Col. 14 u. 16), sowie durch Berechnung der Fracht, welche jede Person und jeder Centner bezahlte (Col. 19 u. 20) festgestelt werden.

Es ist demnach der Jahresantheil an dem zwanzigjährigen Ertrag des Personentransportes von 0^{81}, im Durchschnitt der ersten 10 Jahre, auf 14^{40} im Jahre 1853, an dem zwanzigjährigen Ertrag des Gütertransportes von 0^{48}, im Durchnitt der ersten 10 Jahre, auf 17^{6} im Jahre 1853 gestiegen, während der Jahresantheil der beförderten Personen und Gütermenge nach den Columnen 23 u. 24, erstere von 0^{888}, im ersten Decennium auf 14^{05} im Jahre 1853, letztere von 0^{285} im ersten Decennium auf 23^{76} im Jahre 1853 gestiegen ist.

Der Unterschied, welcher in dem Procentsatz des Jahresantheils der Gütermenge und des Gütertrages liegt, wird durch die Herabsetzung der Güterfracht der letzten Jahrzehnte erklärt, welche sogar eine bedeutende Mindereinahme bewirkt haben müsste, wäre der Gütertransport stationär geblieben und hätte er nicht eben in Folge der Frachtherabsetzung eine so ungeheure Vermehrung erfahren. Jene Frachtherabsetzung hat sich aber für die Eisenbahnen nicht weniger als für das Publicum vortheilhaft erwiesen, indem sie einen sonst unmöglichen grossen Verkehr ermöglichte und die Einnahmen der Eisenbahnen höher stellte als vorher.

Es lässt sich aus diesem Erfolge der Herabsetzung der Güterfrachten schliessen, dass gleiche Vortheile von einer Herabsetzung der Passagierfrachten zu erreichen sein würden. Den Unterschied zwischen den bei beiden Arten des Transportes befolgten verschiedenen Systemen bezüglich der Frachtpreise zeigen die Columnen 30 und 31, nach welchen die Einnahme pro Meile aus dem Personentransport seit 1846 so zu sagen stationär geblieben ist, während die Einnahme vom Gütertransport sich verdoppelt hat.

Höchst merkwürdig sind die Columnen 21 und 22, welche den Verkehr in der mit einiger Sicherheit vergleichbaren Menge der Meilen darstellen, welche von Personen und Gütern zurückgelegt worden sind. Die Gesammtzahl der Personenmeilen entspricht ungefähr der zehnfachen Zahl der gesammten Bevölkerung der Erde, welche daher mit dem stattgefundenen Aufwand von Transportkraft durchschnittlich zehnmal eine Meile weit oder einmal zehn Meilen weit hätte befördert werden können.

Der Vergleich dieser Personenmeilen mit der beförderten Personenzahl (Col. 6) zeigt, dass im Durchschnitt jede Person gefahren ist

1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845
3^{8}	2^{15}	1^{06}	1^{12}	1^{71}	3	3^{3}	4^{09}	3^{76}	4^{15}	4^{15}	4^{24}

1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
4^{11}	4^{28}	4^{14}	4^{29}	4^{66}	4^{77}	5^{06}	5^{23} Meilen,

ein Ergebniss, das unzweifelhaft darauf hinzuweisen scheint, wie ungleich grösser der Localverkehr, als der internationale oder interterritoriale ist.

Diese Thatsache findet sich in den Berichten aller Eisenbahnen bestätigt; diejenige z. B., welche ihrer geographischen Lage zufolge den grössten durchgehenden Verkehr haben dürfte, die hannöversche Staatsbahn, hat 1853—1854, ausser den Auswanderern und Soldaten, befördert

1057028 Personen für 804841 thlr.,

worunter nur 111846 „ „ 200269 „ waren, welche die hannöversche Eisenbahn überschritten, und unter diesen befanden sich 35640 Personen, welche (Harburg nicht inbegriffen) auf hannöverschen Stationen ein- oder ausstiegen. Da die Zahl der durchschnittlich von jeder Person in Deutschland zurückgelegten Eisenbahnmeilen gestiegen ist, so hat die Zahl der Personenmeilen sich in noch grösserem Maasse, wie die Zahl der Personen Col. 6 vermehrt.

Der Vergleich der Gütermeilen Col. 22 mit der Menge der beförderten Güter Col. 7 ergiebt bis zum Jahre 1840 durchschnittlich 6, von da bis 1845 durchschnittlich 8, von 1846 ab durchschnittlich 11 Meilen Eisenbahntransport für jeden Centner Gut.

Auch hier beweist die durchschnittliche Länge die Bedeutung des Localverkehres, und mag der Bericht der Königl. hannöverschen Eisenbahn-Direction pro 1853—54 abermals das belegende Beispiel liefern, indem laut desselben 1853—54 befördert wurden

8209437 Centner für 1144176 thlr.,

worunter 2934493 „ „ 588909 „ Güter, welche die hannöversche Bahn überschritten, deren Drittel aber im Hannöverschen ab- oder aufgeladen wurde.

Auch bei den Gütern bleibt in Folge der längeren Reise die grosse Progression der Vermehrung der Menge hinter der der Meilen zurück, und dieser Unterschied ist in den letzten 10 Jahren noch grösser, als bei dem Personentransport, weil die Zunahme der Reisedauer von Gütertransporten in dem letzten Decennium grösser als die der Reisedauer von Personen war. Hat hierzu ohne Zweifel die Ermässigung der Frachtsätze für erstere beigetragen, so ist ein wesentlicher Einfluss doch auch darin zu suchen, dass beim Gütertransport das Auf- und Abladen einen grossen Kostenpunkt und ein entscheidendes Moment in der Wahl der Transportmittel bildet, der Anschluss der Bahnen an einander daher dem grösseren Aufschwunge vorhergehen musste.

Der Antheil jedes Jahres, wie er für die Meilenzahlen in Columne 22 und 24 nachgewiesen ist, zeigt, dass bei dem

		Personentransport	Gütertransport
der Antheil der ersten	5 Jahre	0^{34}	0^{28}
zweiten	5 „	8^{50}	2^{27}
dritten	5 „	30^{51}	19^{48}
vierten	5 „	60^{65}	77^{97}

der des letzten Fünfjahres also, was den Personentransport anbetrifft, den aller Vorjahre um ca. 30 pCt., was den Gütertransport anbetrifft, den aller früheren Perioden um ca. 55 pCt. zusammen übersteigt.

Wenn der grossen Zunahme des Verkehrs die Einnahmen gegenübergestellt werden, so ergiebt sich

beim Personentransport

		Meilenzahl	Einnahme thlr.	Steigen der Zahl pCt.	Steigen der Einnahme pCt.	eine Person zahlte pro Meile sgr.
Durchschnitt der ersten	5 Jahre	714000	79061	—	—	3^{32}
zweiten	5 „	19885000	2185501	1835	1763	3^{29}
dritten	5 „	70404000	8060497	252	270	3^{23}
vierten	5 „	139601000	16151984	98	102	3^{48}

beim Gütertransport

		Meilenzahl	Einnahme thlr.	Zahl pCt.	Einnahme pCt.	1 Zoll-Ctr. zahlte pro Meile sgr.
Durchschnitt der ersten	5 Jahre	6108000	205400	—	—	1^{01}
zweiten	5 „	47890400	1071385	697	430	0^{67}
dritten	5 „	428660000	5830670	795	475	0^{407}
vierten	5 „	16123080000	16956854	276	191	0^{301}

Die Einnahmen sind daher beim Personentransport mehr als im Verhältniss zur Meilenzahl gestiegen, der Frachtsatz war erhöht worden. Dagegen ist die Einnahme vom Gütertransport nicht im Verhältniss zu der beförderten Meilenzahl gestiegen, die Güterfrachtsätze sind herabgesetzt worden.

Dies sind allgemeine Wahrnehmungen, und die exacte Auffassung stellt sich erst heraus, wenn gegenüber der absoluten Vermehrung des Verkehrs, wie die Personen- und Gütertransportmeilen sie darstellen, die Frequenz-

skala im Verhältniss zur Ausdehnung der Eisenbahnen ermittelt wird, wie dies in Columne 28 und 29 geschieht.

Es ergiebt sich hieraus, dass jede Meile Eisenbahn im Durchschnitt der zwanzigjährigen Periode zur Beförderung von 142193 Personen, 1306679 Centner Güter jährlich diente, und dass im Personen-Transport die höchste Leistung jeder Meile Schienen im Jahre 1841 erreicht war, seit dieser Zeit aber mit verschiedenen Schwankungen sich verminderte, während im Gütertransport eine fortwährende Steigerung stattfand.

Wäre der Personen-Transport seit 1844 in gleichem Maasse wie der Güter-Transport gestiegen, so würden 1853 1190 Millionen, anstatt 148⅓ Millionen per Meile befördert worden und die Einnahme von Personen-Transport ca. 140000 thlr. anstatt 17244 thlr. gewesen sein.

Wäre der Güter-Transport wie der Personen-Transport geringer geworden, so würden 1853 ca. 282000 Ctr. anstatt 2303056 Ctr. befördert worden sein, wäre aber die Güterfracht 1853 gleich hoch gewesen wie 1834—39, so würden die Einnahmen vom Güter-Transport 1853: 77536 anstatt 25340 thlr. per Meile gewesen sein.

Uebereinstimmend mit der Abnahme des Personen-Transportes per Meile und der Zunahme des Güter-Transportes zeigen die Columnen 25 und 26, wie der Procent-Antheil beider Geschäftszweige an der Brutto-Einnahme sich so verändert hat, dass der Güter-Transport einen immer grösseren Antheil am Personen-Transport abgewonnen hat.

So lebhaft aber auch der Unterschied, welchen die Eisenbahn-Verwaltungen in den Frachtsystemen beider Geschäftszweige beobachteten, als eine Hauptursache der Verschiedenheit in Einnahmen und die Fortdauer und Steigerung der Passagierpreise als eine Erklärung der Abnahme der Personen-Frequenz sich aufdrängt, so darf doch auch nicht übersehen werden, dass in dem letzten Jahrzehnt viele Eisenbahnen in Betrieb kamen, welche weniger bevölkerte Gegenden durchschneiden, während im ersten Decennium vorzugsweise solche durch dicht bevölkerte Gegenden in Angriff genommen wurden. Ebenso haben auf den Güter-Transport auch ausser der Frachtherabsetzung und dem Anschluss der Linien mancherlei Umstände eingewirkt, namentlich die Ermässigung und theilweise gänzliche Beseitigung der Durchfuhrzölle.

Im engen Zusammenhang mit der Vergrösserung der Transportleistung der Eisenbahnen stehen ihre finanziellen Resultate.

Die Abnahme des Personen-Verkehrs auf jeder Meile, die grosse Reduction des Frachtsatzes der Güter, welche die Vermehrung ihres Fracht-Ertrages so sehr hinter der Vermehrung der Transportleistung zurückbleiben liess, lassen eine grosse Verbesserung der Einnahmen nicht vermuthen, und in der That sehen wir die Leistung, Personen- und Centnermeilen zusammengefasst, die Transportleistung per Meile von 1840 bis 1853 sich verzehnfachen, während die Brutto-Einnahme per Meile laut Columne 32 von 22533 thlr. im Jahre 1840 auf 44551 thlr. im Jahre 1853 gestiegen ist, sich also nicht ganz verdoppelt hat. Das ähnliche Verhältniss fand aber auch bezüglich der Betriebs-Auslagen statt, welche 1840 12972 thlr., 1853 23350 thlr. per Meile betragen haben, der Verdopplung also nicht einmal so nahe kamen, als die Brutto-Einnahmen.

Die Güter- und Centner-Meilen zusammengefasst waren ohne Berücksichtigung des Antheils der Nebeneinnahmen

			Einnahmen		Ausgaben	
1840	für 354631	Meilen à	22533 thlr.	1^{90} sgr.	12972 thlr.	1^{090} sgr.
1853	„ 2451391	„	44551 „	0^{54} „	23350 „	0^{286} „
Verminderung				1^{36} „		0^{804} „

Wenn also auch die Einnahmen für eine Meile Frachtbeförderung sich um 66 pCt. vermindert hat, so haben sich dagegen die Kosten um 80 pCt. vermindert. Die Betriebsausgaben bis zum Jahre 1840 incl. 66 pCt., betrugen im Durchschnitt der Jahre 1840 bis 1853 nur 53 pCt.

Zwar mag es sein, dass die Verminderung der Unkosten im Verhältniss zur Transportleistung wesentlich dem Umstande zuzuschreiben ist, dass die Vermehrung des Letzteren hauptsächlich von dem Gütertransport herrührt, der weniger Unkosten verursacht als der Personentransport, zum grossen Theile ist die Kostenverminderung aber der grösseren Erfahrung und den Fortschritten der Technik zu verdanken.

Der eben erwähnte Umstand, dass die Gütertransport-Vermehrung den bei weitem grössten Theil der Transportleitung ausmacht, würde nach der, in der ersten Zeit der Eisenbahnen, selbst bei dem damals hohen Frachtsatze, üblichen Anschauung, keinen Vortheil haben erwarten lassen, die Vervollkommnung des Betriebes hat das Gegentheil bewiesen. Der Gewinn 1840, 0^{810} sgr. per Transportmeile, ist zwar ungeachtet der grossen Kostenverminderung 1853, auf 0^{254} sgr. per Meile herabgegangen, der Gewinn wiederholt sich aber in letzterer Zeit um so viel mal mehr, dass der Reinertrag per Meile von 9561 auf 21200 thlr. gestiegen ist, und zwar zum grössten Theile durch die Einnahme von den Gütern, wie aus den Col. 30 und 31 und den oben gemachten Bemerkungen hervorgeht.

Dieser Vermehrung der Einnahmen, welche die Verdoppelung weit überschreitet, entsprechen die Procentsätze nicht, welche sich jährlich für die Capitalanlage ergeben, und die wir Columne 37 verzeichnet haben, was sich aber durch Col. 36 erklärt, die ein Steigen der Anlagekosten der Eisenbahnen nachweisen, weil der Bau der schwierigeren Strecken in die neueren Jahre fällt, Arbeitslohn und Bodenpreis einen grossen Aufschlag erfahren haben. Von 117000 thlr. per Meile ist der Durchschnitt der Anlagekosten auf 421700 thlr. gestiegen, die Reineinnahme des Jahres 1853, welche für das erstere Capital über 18 pCt. betragen haben würde, stellte sich auf das grössere Capital der Anlagekosten per Meile, nur auf 4^{74} pCt.

Gehen wir bei diesem Anlass auf die beiliegende Uebersicht der an die Stammactien vertheilten Dividenden über, so übertreffen dieselben in neuerer Zeit durchschnittlich allerdings die Procentsätze der Rentabilität, was bei oberflächlichem Ueberblick um so mehr befremdet, als aus jenen Procentsätzen der Col. 37 Reservefonds, Eisenbahnsteuer, Amortisation u. s. w. bestritten wird.

Die Erklärung liegt darin, dass die meisten Bahnen, welche hohe Dividenden geben, zu denjenigen gehören, deren Anlage am wohlfeilsten war und daher den geringeren Antheil an dem Gesammt-Anlagecapital aller Eisenbahnen hat, und dass die Dividenden dem Stamm-Actiencapital allein zufallen, während das Prioritäts-Actiencapital nur gewöhnliche Zinsen geniesst.

Die bei einigen der in unserer Uebersicht mit * bezeichneten Staatsbahnen angegebenen Procentsätze sind diejenigen, welche die Mehr-Einnahme für das Anlage-Capital ergiebt, und bei einem Vergleiche mit den Dividenden der Privatbahnen ist zu beachten, dass ein Abzug für Amortisation, Reserve etc. bei ersteren nicht stattgefunden. Die Staatsbahnen rentirten seither, mit Ausnahme der badischen, braunschweigischen und hannöverschen, schlecht, und da sie meistens zu den am theuersten gebauten gehören, wie aus der nach den Anlagekosten pro Meile geordneten Uebersicht hervorgeht, würde die Rentabilität der Bahnanlagen, wenn man bloss die Privatbahnen berücksichtigte, weit günstiger erscheinen. Nach der Höhe der durchschnittlich seit ihrem Bestehen gezahlten Dividenden geordnet, nehmen die deutschen Privatbahnen folgende Ordnung ein:

	Durchschnitt	Dividende 1853	Mehr 1853	Weniger
Nürnberg-Fürth	$14\frac{4}{5}$	16	$1\frac{1}{5}$	—
Magdeburg-Leipzig	$11\frac{3}{4}$	19	$7\frac{1}{4}$	—
Kaiser Ferdinand-Nordbahn . .	$7\frac{1}{4}$	16	$8\frac{3}{4}$	—
Rendsburg-Neumünster . . .	$7\frac{1}{4}$	4	—	$3\frac{1}{4}$
Halberstadt-Magdeburg über .	7	10	3	—
Oberschlesische über	$6\frac{4}{5}$	10	$3\frac{1}{5}$	—
Bonn-Köln	6	5	—	1
Wien-Gloggnitz fast	6	$7\frac{2}{5}$	$1\frac{2}{5}$	—
Berlin-Anhaltische fast	6	7	1	—
Berlin-Stettin	$5\frac{7}{8}$	8	$2\frac{1}{8}$	—
Taunus-Bahn	$5\frac{3}{4}$	$5\frac{4}{5}$	$\frac{1}{20}$	—
Leipzig-Dresden	$5\frac{2}{3}$	$9\frac{1}{2}$	$3\frac{5}{6}$	—
Altona-Kiel über	5	$5\frac{1}{3}$	$\frac{1}{3}$	—
Cöln-Minden fast	5	$6\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	—
Wilhelms-Bahn über	$4\frac{1}{2}$	$10\frac{1}{6}$	$5\frac{2}{3}$	—
Breslau-Schweidnitz-Freiburg .	$4\frac{4}{9}$	$4\frac{2}{3}$	$\frac{2}{9}$	—
Pfälzische Ludwigs-Bahn . . .	$4\frac{2}{5}$	$5\frac{3}{5}$	$1\frac{1}{5}$	—
Budweis-Linz-Gmünden . . .	$4\frac{2}{9}$	$5\frac{1}{5}$	1	—
Hamburg-Bergedorf	4	2	—	2
Berlin-Hamburg	$3\frac{4}{7}$	$4\frac{1}{2}$	1	—
Frankfurt-Hanau	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	—	—
Ruhrort-Crefeld-Gladbach . . .	$3\frac{1}{2}$ } garantirt	$3\frac{1}{2}$	—	—
Stargard-Posen	$3\frac{1}{2}$ } garantirt	$3\frac{1}{2}$	—	—
Cottbus-Schwülochsee	$3\frac{3}{7}$	3	—	$\frac{3}{7}$
Thüringische	$3\frac{1}{7}$	$4\frac{2}{3}$	$1\frac{11}{21}$	—
Berlin-Potsdam-Magdeburg . .	$3\frac{1}{10}$	4	$\frac{9}{10}$	—
Düsseldorf-Elberfeld	3	$2\frac{1}{2}$	—	$\frac{1}{2}$
Münster-Hamm	$2\frac{7}{10}$	$3\frac{1}{4}$	$\frac{11}{20}$	—
Rheinische	$2\frac{1}{2}$	2	—	$\frac{1}{2}$
Anhalt-Cöthen-Bernburg (garantirt)	$2\frac{1}{2}$	2	—	—
Neisse-Brieg fast	$2\frac{1}{5}$	$2\frac{29}{30}$	$\frac{23}{30}$	—
Lübeck-Büchen	2	2	—	—
Mecklenburgische	$1\frac{1}{12}$	$\frac{3}{4}$	—	$\frac{1}{3}$
Bergisch-Märkische	$\frac{5}{8}$	2	$1\frac{3}{8}$	—
Glückstadt-Elmshorn	$\frac{2}{3}$	2	$1\frac{1}{3}$	—
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn .	$\frac{17}{30}$	$\frac{5}{8}$	$\frac{1}{17}$	—
Niederschlesische Zweigbahn .	$\frac{1}{3}$	nichts	—	$\frac{1}{3}$
Prinz Wilhelms-Eisenbahn . .	$\frac{1}{5}$	desgl.	—	$\frac{1}{5}$
Magdeburg-Wittenberge	nichts	desgl.	—	—
Löbau-Zittau	desgl.	desgl.	—	—

Die meisten Bahnen haben im Jahre 1853 eine höhere Dividende, als im Durchschnitt aller Jahre geliefert. Je höher solcher Mehrbetrag, desto mehr ist auch der Schluss auf fernere Steigerung berechtigt. Die sich im Jahre 1854 ergebenden Dividenden sind noch nicht alle bekannt und dürften erst kurz vor dem Druck dieser Bogen sämmtlich veröffentlicht sein. Die sogenannten „Mehr-Einnahmen" der Bahnen spielen seit einiger Zeit eine bedeutende Rolle bei dem am Eisenbahn-Actienhandel betheiligten Publicum, weil es mit Recht aus der Grösse derselben Schlüsse auf eine fernere Zunahme macht und seine Aufmerksamkeit lieber auf niedrig im Course stehende Actien von Bahnen, die eine starke Mehr-Einnahme nachweisen, lenkt, als auf die Actien alter bewährter Bahnen, deren hoher Coursstand wenig Aussicht auf einen den gewöhnlichen Zinsfuss übersteigenden Gewinn lässt. Nach der Zunahme der Brutto-Einnahme des Jahres 1854 gegen 1853, in Procenten ausgedrückt, nehmen die Bahnen folgende Rangstufe ein:

	pCt.		pCt.
Aachen-Düsseldorf	38,8	Bergisch-Märkische	13,7
Ruhrort-Gladbach	30,8	Taunus-Bahn	11,4
Kosel-Oderberg	29,3	Glückstadt-Elmshorn	10,3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	26,4	Rendsburg-Neumünster	10
Berlin-Stettin	26,3	Magdeburg-Leipzig	9,7
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	25,6	Thüringer	9,6
Altona-Kiel	24,2	Berlin-Potsdam-Magdeburg	8,9
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	20,7	Oberschlesische	8,8
Köln-Minden	20,3	Niederschlesische Zweigbahn	8,7
Magdeburg-Wittenberge	19,5	Münster-Hamm	7,7
Berlin-Anhalt	19,1	Rheinische	7,6
Stargard-Posen	18,5	Düsseldorf-Elberfeld	5,5
Mecklenburger	18,1	Bonn-Cöln	4,6
Steele-Vohwinkel	17,8	Löbau-Zittau	4
Budweis-Linz-Gmunden	14,9	Neisse-Brieg	0,9
Berlin-Hamburg	13,9	Leipzig-Dresden	0,9

Als ein Beispiel der Entwicklung des Betriebes, d. h. seiner Einrichtung und Kosten mögen folgende Angaben bezüglich der preussischen Bahnen dienen. Auf den vollständig eröffneten preussischen Bahnen waren vorhanden:

	Locomotiven.	Personenwagen.	Lastwagen.	Für die Nutzmeile ist an Heizmaterial verbraucht Pfd. Coaks.
1844	80	342	666	207,75
1845	126	490	1242	200,66
1846	141	581	1508	171,41
1847	295	830	2714	165,81
1848	416	1154	4999	159
1849	468	1254	6018	154,86
1850	498	1284	6833	155,77
1851	525	1231	7103	148,42
1852	554	1255	8672	140,57
1853	734	1539	11793	152,27

Die Ausgaben betrugen:

	Für Transport-Verwaltung für jede von den Locomotiven durchlaufene Nutzmeile		Von sämmtl. Ausgaben kommen auf jede durchlaufene Nutzmeile		Der Reservefond betrug am Schlusse des Jahres
	thlr.	sgr.	thlr.	sgr.	thlr.
1844	3	21½	5	23	291581
1845	3	13	5	25	356967
1846	3	6	5	15	546609
1847	3	7⅙	5	5	510604
1848	3	4	5	1	729005
1849	2	23	4	18	1460852
1850	2	26	4	23	1925302
1851	3	—	4	23½	2203691
1852	3	1	4	26	2662349
1853	3	0	5	1	3174658

Das Sinken der allgemeinen und namentlich der Verwaltungsunkosten pro Meile, so wie die starke Zunahme des Reservefonds sind Zeichen, welche dem Eisenbahnbetriebe ein sehr günstiges Horoskop für die Zukunft stellen. In den 10 Jahren von 1844—1853 hat sich auf den preussischen Bahnen vermehrt

die Länge der eröffneten Meilen auf das . . . . 6,8 fache
die Zahl der Locomotiven auf das . . . . 9,2 „
„ „ „ Personenwagen auf das . . . . 4,5 „
„ „ „ Güterwagen auf das . . . . 17,7 „

die Zahl der auf die Länge einer Meile beförderten Personen
von 10197345 auf 57915520, also auf das . . . 5,7 fache
" " " auf die Länge einer Meile beförderten Centner
von 20167620 auf 1017701877, also auf das . . . 50 "
gesteigert.

Der Zuwachs an Transportmitteln für den Güterverkehr ist, so gross er auch war, in weit stärkerem Grade als für den Personenverkehr hinter dem Bedürfniss zurückgeblieben.

Nach dem Berichte der Direction des Eisenbahnvereines gab es 1853 — ausser den österreichischen Staatsbahnen, die Wien-Raaber, die hessische Ludwigs- und die Frankfurt-Hanauer Bahn von circa 200 Meilen Länge, welche wegen Mangel an Auskunft nicht mitberücksichtigt wurden, 950,24 Meilen in Deutschland 15 Staats- und 32 Privat-Eisenbahn-Directionen.

Die unter Staats-Verwaltung stehenden Bahnen hatten eine Länge von 486,56 preussischen Meilen, die unter Privat-Verwaltung stehenden von 463,68 Meilen. Von diesen 950,24 Meilen waren nur 191,17 Meilen, also nur ca. $\frac{1}{5}$ der Gesammtlänge, mit doppeltem Geleise versehen; bei den preussischen Bahnen ist gegen $\frac{1}{4}$ der Gesammtlänge doppelgeleisig. Der Reservefond der meisten Bahnen ist noch nicht so stark angewachsen, um diesen zu erlauben, ohne eine Anleihe zu machen, zur sofortigen Herstellung eines zweiten Geleises zu schreiten. Die Zeit wird aber kommen und je früher es geschehen kann, desto grösser wird sich der Nutzen für die Gegenwart durch die grössere Regelmässigkeit des Betriebes herausstellen.—

Das Gewicht der Schienen pro laufenden Fuss betrug von 7,5 (Nürnberg-Fürth) bis 24,75 Pfund (Rheinische Bahn), auf den meisten Bahnen 18—22 Fuss. Nimmt man im Durchschnitt 20 Pfund an, so erhält man, um das Gewicht der gegenwärtig auf den deutschen Bahnen liegenden Schienen zu erfahren, folgendes Resultat. Von 1160 Meilenlänge sind etwa $\frac{1}{5}$ doppelspurig, die Nebengeleise auf Bahnhöfen etc. machen nach der Berechnung der geschäftführenden Direction des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen im Durchschnitt 15% der ganzen Bahnlänge aus; es sind also $\left(\frac{[1160 + 332 + 174] \cdot 48000}{5}\right)$ oder 15033600 Centner Eisen in Gestalt von Schienen verwendet ohne das Material, welches für Erneuerung von Schienen bereits aufgewendet werden musste. Am längsten liegen die Schienen auf der Nürnberg-Fürther Bahn (18 Jahre). Auswechselungen haben stattgefunden bei den schwereren Schienen bis zu 6,44%, bei den leichteren bis zu 59,76% des Gesammt-Quantums (Kaiser-Ferdinand-Nordbahn). Ungefähr die Hälfte der Schwellen aller Bahnen ist präparirt; sie liegen theilweise bis zu 15 Jahren; Erneuerungen fanden statt bis zu 157,3% (Kaiser-Ferd.-Nordbahn). Die Zahl der (electrischen) Telegraphenstationen war 581, ungefähr 1 auf $1\frac{3}{5}$ Meilen Bahn. Bei weitem die meisten Bahnen besitzen neben dem electrischen noch optische Telegraphen. Von der Gesammtlänge der Bahnen waren 204 Meilen (21,5%) horizontal, 669 Meilen (70%) geradlinigt. Die grössten Steigungen für den Locomotivbetrieb kommen vor 1 : 30 bei der Düsseldorf-Elberfelder Bahn, 1 : 40 bei der baierischen Ludwigs-Süd-Nordbahn, 1 : 45 bei der Braunschweigischen und Würtembergischen Staatsbahn.

Aus Col. 36 haben wir ersehen, dass die Anlagekosten pr. Meile Eisenbahn sich 1853 auf 421700 thlr. stellten. Nach den Tabellen des Vereins der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, bei denen ca. 200 Meilen nicht berücksichtigt sind, waren die Kosten 425000 thlr. Von dieser Summe betrugen in runden Summen die Kosten

der Grunderwerbung	40000 thlr.	gleich	9⅓	pCt.
des eigentlichen Bahnbaus	270000 „	„	63⅓	„
der Bahnhöfe und Gebäude . . .	45000 „	„	10½	„
der Betriebsmittel	60000 „	„	14	„
der sonstigen Auslagen (Vorarbeiten etc.)	10000 „	„	2⅓	„
	425000 thlr.	gleich	100	pCt.

Der Betrag des Stamm-Actien-Capitals der von dem Verein in Betracht gezogenen Privatbahnen war 149139647 thlr.

An Transportmitteln waren zu Anfang 1854 auf sämmtlichen Bahnen vorhanden: 1444 Locomotiven mit 1356 Tendern, 3369 Personenwagen und zwar 148 acht-, 2218 sechs- und 1003 vierräderige Personenwagen, zusammen mit 143118 Plätzen, 22470 Transportwagen, wovon 1831 acht-, 3746 sechs-, 16893 vierräderig; die 20224 Güterwagen hatten eine Gesammt-Ladungsfähigkeit von 2,232000 Zollcentnern, endlich 1329 Arbeitswagen.

Hieraus ergeben sich folgende Durchschnittszahlen:

Zahl der Locomotiven pr. Meile Bahnlänge 1,5
„ „ Personen-Meilen-Achsen pr. Meile Bahn . . 9,7
„ „ Transportwagen-Achsen pr. Meile Bahn . . 55,1
Auf 1 Locomotive kamen durchschnittlich { 6,5 Personenwagen- / 36,7 Güterwagen- } Achsen.
Auf 1 Personen-Achse kamen durchschnittlich 15,4 Sitzplätze.
Auf 1 Güter-Achse eine durchschnittliche Ladungsfähigkeit von 46 Centnern.

Nach Procenten fielen 6 Sitze auf die erste, 25 auf die zweite und 69 auf die dritte, resp. vierte Wagenklasse, die Benutzung von Seiten der Reisenden war dagegen, wie wir oben gesehen, 1,6, 20,5 und 77,9 pCt. — Von den 1444 Locomotiven waren 96 acht-, die übrigen sechsräderig. Bei den Güterwagen gehörten 19151 Achsen den bedeckten, 28141 den unbedeckten an.

Unter den 43 Fabriken, welche obige 1444 Locomotiven lieferten, haben am meisten beigetragen:

Borsig in Berlin	470	Egerstorf in Hannover . .	46
Stephenson in Newcastle .	134	Wöhlert in Berlin	41
Kessler in Karlsruhe . . .	124 *)	Hartmann in Chemnitz . .	35
Maffec in München . . .	110	Maschinenfabrik in Esslingen	33
Sharp & Co. in Manchester	96	Norris in Philadelphia . .	28
Cockerill in Seraing . . .	90	Henschel & Sohn in Kassel .	18
Maschinenfabrik der Wien-Raaber-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien . .	77 **)		

Von sämmtlichen Locomotiven wurden 1853 zurückgelegt: 3713979 Meilen, was, auf die Zahl von 1444 Locomotiven vertheilt, für jede eine durchschnittliche Leistung von 2572 Meilen ergiebt. Vergleicht man die Zahl der Locomotiv-Meilen mit der Länge der in Betrieb gewesenen Bahnen (950 Meilen), so ergiebt sich, dass auf jede Bahnmeile durchschnittlich täglich 10,7 Locomotivmeilen kommen, was so viel heisst, dass sämmtliche Bahnen zusammen betrachtet, dieselben in ihrer ganzen Ausdehnung täglich 10,7 Mal von einer Locomotive durchfahren wurden. — Der Verbrauch an Coaks per Meile war bei den einzelnen Bahnen von 65,44 Pfund (Nürnberg-Fürth) und 93,88 Pfund (Mecklenburgische Bahn) bis 202 Pfund

*) Die Kesslerschen Locomotiven der badischen Staatsbahn und die für den eigenen Bedarf, sowie für die österreichischen Staatsbahnen gelieferten Locomotiven der Maschinenfabrik der Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft fehlen hier.

**) Die Zahl sämmtlicher 1854 in Deutschland in Gebrauch gewesenen Locomotiven lässt sich auf 1700 schätzen, davon waren 865 aus deutschen, 325 aus englischen, 96 aus belgischen, 44 aus amerikanischen, 17 aus französischen Maschinenfabriken.

(bayerische Staatsbahn). Der Preis für 100 Pfund Coaks betrug von 4 sgr. (bei den durch Kohlenreviere ziehenden Bahnen) bis 18,84 sgr., welche Preise jedoch im Jahre 1854 sehr gestiegen sind. Nur für 842 Meilen Bahnlänge, auf welchen im Jahre 1854 18500000 Reisende befördert wurden, ist das Gewicht des Passagiergepäcks angegeben, und zwar zu 3165532 Ctr.; hieraus würde folgen, dass ein Reisender auf den deutschen Bahnen durchschnittlich 17 Pfund Gepäck mit sich führt. Von den Betriebs-Ausgaben nahmen in Anspruch

die allgemeine Verwaltung	5,9	pCt.
die Transportverwaltung .	60,6	„
die Bahnverwaltung . . .	33,5	„

Die Ausgaben per durchlaufene Nutzmeile variirten 1853 zwischen 9,16 thlr. (Kaiser Ferdinand-Nordbahn) und 2,10 thlr. (Pfälzische Ludwigsbahn); der Durchschnitt aller Bahnen war 5,14 thlr.

Die österreichischen Staatsbahnen sind bei obigen statistischen Angaben nicht berücksichtigt. Es liegen höchst interessante neuere amtliche Berichte über dieselben vor, welche auch die ungarischen, italienischen etc. Bahnen umfassen. Da es aber sehr schwierig ist, das blos die deutschen Bahnen Betreffende aus ihnen abzusondern, übrigens über österreichische Bahnen noch wenig authentische Nachrichten verbreitet sind, reihen wir das zu unserem Zweck Passliche über dieselben hier an.

Die in eigener Regie betriebenen deutschen, italienischen und ungarischen Staatsbahnen hatten Anfang 1854 eine Länge von 209,18 österreichische Meilen, und zwar:

1)	die nördliche, von Brünn bis an die sächsiche Grenze, und von Böhmisch-Trübau bis Olmütz	63,48	Meilen,
2)	die südliche 2. Section, von Münzzuschlag bis Laibach .	41,66	„
3)	die südöstliche, von Marschegg bis Szolnok, mit Abzweigung von Czegléd bis Felegyháza (Szegedin)	51,46	„
4)	die östliche, von Krakau bis Myslowice, mit Abzweigung von Szczakowa bis zur russischen Grenze	8,90	„
5)	die lombardisch-venetianische, von Venedig über Mestre und Verona nach Mantua, dann von Mestre bis Treviso . . . . 22,73 Meilen, „ Mailand bis Camerlata . . . . 5,81 „ „ „ „ Treviglio . . . . 4,10 „	32,64	„
6)	die südliche Section 1., von Wien bis Gloggnitz, von Mödling bis Layenburg und von Neustadt bis Kätzelsdorf	11,04	„
	zusammen .	209,18	Meilen.

1854 wurden die Staatseisenbahnen vermehrt durch 0,27 Meilen, von Marschegg bis zur March, welche der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn-Gesellschaft abgekauft wurde, 7,65 Meilen neu erbaut, von Czegléd nach Szegedin. 11,04 Meilen von Wien nach Gloggnitz nebst Flügelbahn, der Gloggnitzer Gesellschaft abgekauft, zusammen um 18,96 Meilen. In der Lombardei kam 1854 ausserdem die Strecke von Verona über Brescia bis Coccaglio, und 1855 von Treviso bis Pordenone zur Vollendung.

Wie in den anderen grossen Hauptstädten wird der bevorstehende Ausbau der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der südlichen Staatsbahn I. Section und der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Wien alle südlichen mit den nördlich, östlich und südöstlich von Wien liegenden Bahnen in unmittelbare Verbindung setzen. Die Gesammtlänge der auf diese Weise verbundenen Bahnen wird alsdann 253,8 Meilen betragen.

Die Anlage-Kosten sämmtlicher Staatsbahnen waren zu Anfang 1854 auf 141105207 fl. C.-M. (darunter 32154548 fl. für die italienischen Bahnen) gewachsen. Mit Einschluss der Baukosten für die nicht im Staatsbetriebe stehenden 4 Meilen Staatsbahnen (2686782 fl.) erhöht sich die Bausumme auf 146791989 fl. Dieser Betrag umfasst jedoch nicht die von der Staatsverwaltung bis Ende 1853 für Eisenbahnzwecke bestrittene Gesammt-Aus-

lage; letztere beträgt 203618000 fl., wenn man hierzu die Einlösungskosten der Wien-Gloggnitzer Bahn mit 17575000 fl., ferner die Kosten der neu gebauten Strecke Szegléd-Felegyháza (Szegedin) mit 4743000 fl., endlich jene der noch im Bau begriffenen Strecken mit 34508000 fl. rechnet. Im Jahre 1854 wird diese Summe eine Vermehrung von circa 24000000 fl. (einschliesslich der Einlösungskosten der Oedenburger Bahn) erhalten haben und somit auf 227 Millionen Gulden gestiegen sein. Auf die einzelnen Bahnen vertheilen sich diese Kosten wie folgt.

	Nördliche	Südl.	Südöstliche	Oestl.	Lombard.-venet.	Total
Kosten auf 1 Meile Länge	741786	858836	654589	351210	985127	772558 fl.
Locomotivenzahl	134	99	102	8	70	413
Pferdekräfte	15419	11841	13423	884	6482	48049
Personenwagenzahl	143	92	104	18	200	557
Lastwagen	1067	795	1148	128	622	3760
Gesammt-Einnahme pr. Bahnmeile	69008	86962	90732	29903	58061	Durchschn. 74046 fl.
Hiervon in Procent auf Reisende und Separatzuge	37,4	29,6	33,3	26,7	74,3	39
Reisegepäck	2,7	3,1	2,3	4,7	5,3	3,1
Eilgut	1,4	0,6	1,8	0,6	1,6	1,3
Frachten	54,1	63	60	62,3	17,1	53,2
Verschiedenes	4,4	3,7	2,6	5,7	1,7	3,4
Gesammt-Ausgabe pr. Bahnmeile 1853	42824	54377	58708	20396	36987	46775 fl.
Davon in Procent allgemeine Regie	36,2	36,1	29,7	46,3	35,3	34,5
Ausserordentliches	1,2	1,7	1	1,3	0,4	1,2
Zugkosten	23,8	18,2	23,5	18,3	17,5	31,3
Erhaltung d. Bahn u. Gebäude	19,4	25,6	23,8	22	9,3	20,9
Erhaltung d. Fundus instructus	18,8	17,6	21,6	11,8	37,3	21,6
Verschiedenes	0,6	0,8	0,4	0,3	0,2	0,5
Die Ausgaben waren in Procent der Einnahmen	61,7	62,5	64,8	68,2	63,7	Durchschn. 63,2
Einnahme-Ueberschuss p. Bahnmeile	26444	32585	31934	9507	21047	Durchschn. 27217 fl.
Verzinsung in pCt. des Anlage-Capitals	3,8	3,95	5,48	2,95	2,12	Durchschn. 3,72

Obige Daten sind von ganz besonderem Interesse wegen des 1854 eingeleiteten und Ende dieses Jahres erfolgten Verkaufes der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn an eine Gesellschaft österreichisch-französischer Capitalisten. Die Betriebs-Resultate der österreichischen Staatsbahnen sind, soweit deren Resultate bekannt gemacht sind, weiter unten in der Tabelle angegeben.

Die Roh-Einnahmen der an die Gesellschaft übergegangenen Bahnen sind im Wachsen, wie folgende Vergleichung zeigt.

	1853	1854
Nördliche Staatsbahn	4204860 fl.	5036581 fl.
Südöstliche „	4187586 „	6567404 „
Zusammen	8392446 fl.	11603985 fl.

und in den Monaten Januar und Februar

	1853	1854	1855
Nördliche Staatsbahn	553310 fl.	585364 fl.	664599 fl.
Südöstliche „	365202 „	729904 „	815671 „
Zusammen	918512 fl.	1315268 fl.	1480270 fl.

Der wesentliche Inhalt der Cessionsurkunde vom 1. Januar 1855 findet sich in Folgendem:

„Die Gesellschaft hat zum Zweck die Ausbeutung der verschiedenen Eisenbahnen, Berg- und Eisenwerke, Ländereien, Wälder u. s. w., welche ihr von der österreichischen Regierung entweder verkauft oder concessionirt worden sind. Diese bestehen in:

a) Eisenbahnen

(für 92 Jahre der Gesellschaft überlassen).

Die nördliche Staatseisenbahn, von der sächsischen Grenze, über Prag nach Brünn und Olmütz, in Betrieb		62,25 Meilen.
Die südöstliche Staatseisenbahn, von Marchegg nach Szolnock und Szegedin über Pesth, in Betrieb		59 „
Die Eisenbahn der Bergwerke im Banat, von Lissova nach Basiasch über Orawicza, in Betrieb		9,03 „
Länge der bereits in Betrieb befindlichen Bahnen		130,34 „
Die Eisenbahn von Szegedin nach Temeswar, auf Staatskosten im Bau begriffen	14,88 Meilen	
Die Eisenbahn von Temeswar zur Donau, auf Kosten der Gesellschaft zu bauen	11,03 „	25,91 „
Totalsumme der concessionirten Bahnen		156,25 Meilen.

Die Gesellschaft hat während zwei Jahren die Erlaubniss, eine Zweigbahn von Szegedin nach Belgrad und Semlin zu bauen.

b) Bergwerke, Eisenwerke, Terrains, Forsten

(der Gesellschaft zum vollen Eigenthum verkauft).

Braunkohlen-Minen von Sobochleben, bei Teplitz.

Kohlen-Minen bei Kladno und Brandeisel, bei Prag, mit einer Oberfläche von ca. 2¼ Quadratmeilen bereits in Betrieb und durch eine 1½ Meile lange, mit Locomotiven zu befahrende Bahn mit der Nordlinie verbunden.

Kohlen-Minen von Steyerdorf, Doman, Szekul und Kuptore, im Banat, in Betrieb und an der Eisenbahn von Lissova nach Basiasch gelegen.

Die Eisenwerke von Resicza und Bogschan, mit Eisenminen, Giessereien, Maschinenfabrik und Kanonengiesserei, in Betrieb.

Minen und Kupferwerke im Banat (Moldava, Szaska, Orawicza und Dognaska).

Die Forsten der Minenverwaltung und der Staatsdomänen, welche zum Bedarf für die Minen und anderer Etablissements im Banat bestimmt sind, von einem Flächeninhalt von ungefähr 90000 Hectaren.

Gebäude, Wiesen, Acker und Ländereien, welche zu den gedachten Etablissements gehören, zusammen 30000 Hectaren.

Die oben genannten Eisenbahnen, Minen, Eisen- und anderen Werke sind mit sämmtlichem Material, Inventarium und Vorräthen, die am 31. December 1854 vorhanden waren, der Gesellschaft, welche von den Herren Simon G. Sina, Arnstein u. Eskeles, B.-L. Fould u. Fould-Oppenheim, E. u. I. Pereire, E. André, Herzog v. Galliera, J. P. Pescatore, Baron Seillière, Gebr. Mallet u. Co., Graf Morny, G. des Arts Mussard u. Co., Ad. v. Eichthal, J. J. de Uribarren u. Co., H. Biesta, C. Salvador und die Société générale de Crédit mobilier gebildet wird, zur Ausbeutung übergeben worden, und zwar für die Summe von . . . . 200000000 fr. *),

wovon für die Eisenbahnen	170000000 „
für die Minen und Domänen	30000000 „

*) = 77000000 fl. C.-M.

zahlbar ohne Zinsvergütung in 36 Monats-Raten, welche am 1. März d. J. beginnen und am 1. Februar 1858 aufhören. Die Gesellschaft tritt vom 1. Januar 1855 an in den Genuss der sämmtlichen Eisenbahnen, Bergwerke etc. als ihr freies Eigenthum. Der Regierung steht das Recht zu, die dreizehn ersten Raten unter Zinsvergütung von 4 pCt. p. a. ganz oder theilweise gleich zu escomptiren. Sie hat von diesem Recht Gebrauch gemacht, und haben die Gründer der Gesellschaft in den ersten Tagen des Januar einen Theil des Betrages dieser dreizehn Raten bereits an die Regierung bezahlt.

Die Neben-Bedingungen, zu welchen sich die Regierung zu Gunsten der Gesellschaft verstanden hat, sind folgende:

1) Garantie für Zinsen und Tilgung der Actien von Seiten der Regierung auf Höhe von 5 pCt. jährlich auf ein Capital von 200 Mill. fr., d. h. auf Höhe eines jährlichen Betrages von 10400000 fr. in Gold und Silber zahlbar.

2) Zahlung des Kaufpreises während eines Zeitraums von 3 Jahren ohne Zinsvergütung.

3) Befreiung von der Eisenbahnsteuer während 5 Jahren.

4) Befreiung von der Bergwerkssteuer während 10 Jahren.

5) Schienen und alles andere Material, welches zur Vollendung und Unterhaltung der concedirten Eisenbahnen vom Auslande bezogen werden muss, zahlt während 5 Jahren nur die Hälfte des Eingangszolls.

6) Steuerfreie Einbringung von Material für einen Betrag von 3750000 fr.

(Im Ganzen sind die in §§. 2—6. enthaltenen Vortheile einer Reduction von wenigstens 20 Mill. fr. auf den Kaufpreis gleich zu schätzen.)

Die Tarife sind nach ähnlichen Grundsätzen festgestellt, wie die, welche auf den französischen Eisenbahnen in Kraft sind.

Die Tarife können nur in Gold oder Silber erhoben werden, oder in Papier mit Zuschlag des Gold- und Silber-Agio's.

Die Gesellschaft hat das Recht, Schnellzüge einzurichten, womit nur Reisende 1. und 2. Klasse befördert werden, wobei ihr ein Zuschlag von 20 pCt. auf den gewöhnlichen Tarif gestattet ist.

Der Staat hat das Recht nach 30 Jahren die Eisenbahnen zurückzukaufen, jedoch nur unter den Bedingungen, welche das französische Gesetz für diesen Fall vorschreibt.

Raaber Eisenbahn. — Ausgaben. — Einnahmen.

Die Gesellschaft hat die Wien-Raaber Eisenbahn und die dazu gehörende Maschinenfabrik gekauft. Diese Linie bildet den Vereinigungspunkt für alle Eisenbahnen, welche noch auf dem rechten Donau-Ufer zu bauen sind, und den Ausgangspunkt für alle Wassertransport-Unternehmungen, welche neben der ungarischen Eisenbahn ins Leben treten könnten. Ausser dem Ankaufspreis dieser Bahn hat die Gesellschaft noch die Verlängerung der ungarischen Linie bis zur Donau zu bauen, einige bis dahin provisorische Arbeiten fertig zu machen, auf verschiedenen Stellen neue Schienen zu legen und besonders die Betriebsmittel so ausschliesslich zu vermehren, dass sie der Grossartigkeit des ganzen Unternehmens entsprechen. Die hierzu nöthigen Mittel betragen 50 à 100 Mill. fr., je nachdem die Gesellschaft es für nützlich halten wird, sich weiter auszubreiten, sowohl durch Vermehrung des Materials, Vergrösserung der Bahnhöfe, als durch Legung von doppelten Gleissen etc. — Die obige Ausgabe vertheilt sich übrigens auf einen Zeitraum von 5—10 Jahren. Der Brutto-Ertrag des Jahres 1854 für 119 in Betrieb befindliche Meilen war ungefähr 24 Mill. fr., die Erträge der Minen und Eisenwerke nicht gerechnet. Hierbei muss die Unzulänglichkeit des Materials und der hohe Tarif des Waarentransports, für welche niemals genügende Transportmittel vorhanden waren, ferner die Nichtvollendung der ungarischen Eisenbahnen und der Zweigbahnen, welche jetzt ihrer Vollendung entgegengehen, berücksichtigt werden. Aus den gemachten Vorarbeiten steht fest, dass der Verkehr in Gütern und Personen schnell

zu einer ganz ausserordentlichen Höhe gebracht werden kann. Die Eisenwerke und Minen, welche der Compagnie verkauft sind, besonders aber die Kohlenwerke, werden die grössten Erträge liefern, da ihnen der Absatz ihrer Producte durch das neue Eisenbahn-Netz nach allen Seiten offen steht.

Der Netto-Gewinn des ganzen Geschäfts kann nach Vollendung sämmtlicher Arbeiten auf 35—40 Mill. fr. geschätzt werden.

Die Statuten enthalten in der Hauptsache Folgendes:

Die Gesellschaft ist befugt, zu Lande und zu Wasser jede Art von Transportdiensten einzurichten, welche mit ihren Eisenbahnen in Verbindung stehen; jede Trockenlegung von Ländereien und Errichtung von Werkstätten etc., welche ihr zur Entwicklung ihres Verkehrs nöthig erscheint, ist sie befugt vorzunehmen.

Die Actien sind 400000 Stück à 500 fr. oder 200 fl. C.-M. und lauten nach der ersten Einzahlung von 30 pCt. auf den Inhaber. Die Einzahlungen geschehen in Wien und Paris.

Während der ersten fünf Jahre soll der Verwaltungsrath, der aus 20 Mitgliedern besteht, zur Hälfte aus Inländern, zur Hälfte aus Franzosen gebildet sein. Letztere bilden in Paris ein permanentes Comité, welches mit der finanziellen Leitung der Geschäfte der Gesellschaft beauftragt ist. Das Pariser Comité hat während der ersten 5 Jahre das Recht, den Director und die Unter-Directoren der Gesellschaft zu ernennen. Dermalen besteht der Verwaltungsrath in Wien aus den Herren v. Sina, Eskeles, Pereire, v. Seiller, Grafen Pergen und Breda, Walkerskirchen, v. Mayer und Wodianer; in Paris aus den Herren J. und E. Pereira, André, Herzog Galliera, Baring, Graf Morny, v. Eichthal, Salvador und Fould.

Die auswärtigen Administratoren haben das Recht, sich in dem Verwaltungsrath durch Bevollmächtigte vertreten zu lassen. Bei allen Fragen, welche die Grund-Interessen der Gesellschaft berühren, muss das Pariser Comité zu Rathe gezogen werden, und dessen Mitglieder können ihre Stimmen schriftlich abgeben.

In Wien, wo der officielle Sitz der Gesellschaft ist, versammeln sich die General-Versammlungen. Die fremden oder nicht in Wien anwesenden Actionäre können sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen, welche jedoch selbst Mitglieder der General-Versammlung sein müssen. Kein Actionär kann mehr als 10 Stimmen haben, jedoch darf er ausserdem als Bevollmächtigter weitere 20 Stimmen vertreten.

Die Zinsgarantie des Staats, bis auf Höhe von 10400000 fr. jährlich, kann durch k. k. Privilegium für etwa zu negocirende Anleihen der Gesellschaft verwendet werden.

Nach Erhebung von 5 pCt. Zins für die Actien und einer gewissen Summe für deren Amortisirung, den Reservefond und den für den Verwaltungsrath bestimmten Antheil, erhalten die Gründer der Gesellschaft 10 pCt. von dem übrig bleibenden Netto-Ertrag.

Die Zahlung der Zinsen und Dividenden geschieht in Wien und Paris in Silber.

Die Tilgung der Actien geschieht in einem Zeitraum von 90 Jahren, anfangend vom 1. Januar 1858, durch jährliche Ausloosungen.

Die Besitzer getilgter Actien erhalten das eingezahlte Actien-Capital in Silber zurück, und ferner eine auf den Inhaber lautende Participations-Actie. Diese letzteren nehmen, so lange die Gesellschaft besteht, an der jährlichen Dividende Theil und haben die gleichen Rechte wie die Besitzer der Stammactien, ausser dem Zinsgenuss von 5 pCt., welcher aufhört, da den Besitzern das Actien-Capital zurückgezahlt worden ist.

Das österreichische Eisenbahn-Concessionsgesetz lassen wir als das erste dieser Art vom 14. Sept. 1854 dem Wortlaute nach hier folgen:

„In Gemässheit der, von Seiner k. k. Apostolischen Majestät mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. Sept. 1854 erhaltenen Ermächtigung, werden bezüglich der Ertheilung von Concessionen zum Baue von Privat-Eisenbahnen die nachstehenden Bestimmungen erlassen:

§ 1. Zur Anlage einer Eisenbahn, welche ein Unternehmer lediglich zu seinem eigenen Gebrauche auf eigenem Grund und Boden, oder unter Zustimmung des Grundeigenthümers, welche vorläufig nachzuweisen ist, auf fremdem Grunde erbauen will, ist bloss der in den allgemeinen Gesetzen vorgeschriebene Bau-Consens erforderlich. Derselbe kann nur ertheilt werden, nachdem Eisenbahnbau-Verständige mit ihrem Gutachten gehört wurden.

Zur Anlage einer Eisenbahn dagegen, welche bestimmt ist, als öffentliches Transportmittel für Personen und Waaren zu dienen, oder wodurch eine Landstrasse in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, ist die besondere Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung erforderlich, u. zw.:

a) die Bewilligung zu den Vorarbeiten;

b) die Concession zur Anlage der Bahn und der dazu gehörigen Gebäude selbst.

§ 2. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten steht dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando zu.

Die Concession der Bahnanlage wird von Seiner k. k. Apostolischen Majestät ertheilt.

§ 3. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten (§ 1, a) kann sowohl einzelnen Personen und vorschriftmässig gebildeten Vereinen, als auch solchen Personen ertheilt werden, welche sich erst zu einem Vereine verbinden wollen. Dieselbe wird aber nur dann ertheilt, wenn weder in Bezug auf die Person des Concessionserwerbers, noch in Bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rücksichten dagegen ein Anstand obwaltet.

Wird diese Bewilligung von einem erst zu gründenden Vereine angesucht, so kann sie nur unter dem Vorbehalte ertheilt werden, dass die Bittsteller alle jene Bedingungen erfüllen, welche im Vereinsgesetze vom 26. November 1852 zur Erlangung der vorläufigen Bewilligung zur Gründung des Vereines, §§ 7—17, vorgeschrieben sind.

Personen und Vereine, welche eine solche Concession erhalten wollen, haben darum beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten anzusuchen und dem Gesuche den Plan des Unternehmens, insbesondere die Richtung der beabsichtigten Bahn, wenigstens in allgemeinen Umrissen, darzustellen und die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

§ 4. Durch die Bewilligung zu den Vorarbeiten einer Eisenbahn erhält der Concessionserwerber bloss das Recht, auf seine Kosten die Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projectirten Eisenbahn, mit Beobachtung der bestehenden Gesetze, unter Aufsicht der Behörden zu pflegen und die nöthigen Vermessungs- und Nivellirungs-Arbeiten vorzunehmen.

Durch diese Bewilligung erhält der Concessionserwerber dagegen weder ein Vorrecht auf die Concession der fraglichen Eisenbahn noch ein sonstiges ausschliessliches Befugniss.

Es kann daher die Bewilligung zu den Vorarbeiten rücksichtlich einer und derselben Eisenbahnlinie mehreren verschiedenen Personen ertheilt werden. Diese Bewilligung zu den Vorarbeiten hat bloss für den in derselben ausdrücklich bestimmten Zeitraum Gültigkeit; nach Beendigung dieses Zeitraumes ist diese Bewilligung als erloschen anzusehen, sie kann jedoch unter den oben angeführten Bedingungen wiederholt angesucht und ertheilt werden.

§ 5. Behufs der Erwirkung der Concession zum Baue einer Eisenbahn ist ein diessfälliges Gesuch beim Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten einzureichen, in welchem dargethan wird:

1) dass den Bittwerbern die Concession zur Vornahme der Vorarbeiten zu Theil geworden ist;

2) dass die projectirte Bahn dem öffentlichen Interesse zum Vortheile gereiche;

3) auf welche Art die zu dem Unternehmen erforderlichen Geldmittel herbeigeschafft werden sollen;

4) dem Gesuche muss ein Plan des ganzen Unternehmens, das gehörig ausgearbeitete Project und der Kostenvoranschlag beigeschlossen sein;

5) dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, nach Umständen von den Concessionswerbern den Erlag einer Caution, oder bei Vereinen mindestens die Nachweisung zu fordern, dass bereits ein hinlänglicher Fond von den Theilnehmern für das Unternehmen gesichert sei.

§ 6. Bevor das Ansuchen um die Concession zum Baue einer Eisenbahn der Allerhöchsten Schlussfassung unterzogen werden kann, ist sorgfältig zu prüfen, ob das Bauwerk selbst und dessen Einzelheiten nichts enthalte, was mit den bestehenden Gesetzen, mit den öffentlichen Rücksichten und mit bereits früher erworbenen Privatrechten nicht im Einklange wäre. Insbesondere ist darauf zu sehen, dass die Anlage der Bahn in einer Weise geschehe, damit jede Beschädigung der angrenzenden Grundstücke, Gebäude u. s. w. vermieden werde. Zu diesem Behufe ist in jedem einzelnen Falle über Auftrag des Handelsministeriums von der Statthalterei des Kronlandes, welches die projectirte Eisenbahn durchzieht, unter ihrer Leitung eine Commission von Sachverständigen zu berufen, welche mit Zuziehung von Abgeordneten der competenten Militair- und Civilbehörden, dann der Betheiligten, soweit es erforderlich ist, auch an Ort und Stelle den Befund aufzunehmen, und sodann über das Project ein wohlerwogenes Gutachten zu erstatten hat, worüber mit dem Ministerium des Innern und dem Armee-Obercommando das Einvernehmen zu pflegen ist.

§ 7. Die Concession zur Anlage einer Eisenbahn zur öffentlichen Benutzung wird nur auf eine bestimmte Zeit ertheilt. Diese kann die Dauer von neunzig Jahren nicht überschreiten, wohl aber nach Maassgabe der obwaltenden Verhältnisse auf eine geringere Anzahl Jahre sich erstrecken.

Der Termin für die Dauer einer solchen Concession beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Theile der Benutzung des Publikums übergeben wird.

§ 8. Nach Ablauf der Dauer des Privilegiums geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grunde und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleibt jedoch das Eigenthum an allen ausschliesslich zu dem Transportgeschäfte bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten.

Die Unternehmung hat die Bahn sammt Zugehör im brauchbaren Stande zu übergeben. Den Behörden wird es zur besonderen Pflicht gemacht, darüber zu wachen, dass in den letzten 5 Jahren vor Ablauf der Privilegiumszeit die erforderlichen Herstellungen sogleich vorgenommen werden, wozu die Unternehmung nöthigenfalls durch geeignete Zwangsmittel anzuhalten ist.

§ 9. Mit der erhaltenen Concession zur Anlage einer Eisenbahn sind der Regel nach (wenn die Concessions-Urkunde nicht besondere Beschränkungen oder Vorbehalte in sich fasst) folgende Zugeständnisse verbunden:

a) Die Eisenbahn-Unternehmung erlangt das Recht, eine Eisenbahn nach der, in dem genehmigten Projecte vorgezeichneten Richtung zu erbauen.

Insofern behufs des Baues, und bis zur Vollendung desselben beabsichtiget wird, Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, ist hierzu der Bauconsens einzuholen, und falls die Bahn auf fremdem Grunde errichtet werden soll, die Zustimmung des Grundeigenthümers beizubringen.

b) Die Eisenbahn-Unternehmung erhält durch die erlangte Concession, insofern ein ausschliessliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbau, als es während der Concessionsdauer Niemandem gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benützung des Publicums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch-politisch, oder commerziell wichtigen Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.

Dagegen bleibt es der Staatsverwaltung vorbehalten, auch während der Concessionsdauer die Bewilligung zur Anlage von Zweigbahnen, oder zu einer Eisenbahn in fortgesetzter Richtung der concessionirten Bahn, anderen Privatunternehmungen zu ertheilen, oder derlei Eisenbahnen auf Staatskosten zu erbauen.

c) Einer gemeinnützigen Eisenbahn-Unternehmung wird das Recht der Expropriation in Gemässheit des § 365 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches, jedoch lediglich in Ansehung jener Räume verliehen, welche zur Ausführung der Unternehmung unumgänglich nothwendig erkannt werden.

Das Erkenntniss über das Maass dieser Nothwendigkeit steht der Statthalterei des bezüglichen Kronlandes und im weiteren Instanzenzuge dem Ministerium des Innern zu. Vor der Ausübung dieses Expropriationsrechtes hat jedoch die Eisenbahn-Unternehmung über die Erwerbung des Grundes und die hiefür zu leistende Entschädigung ein gütliches Uebereinkommen zu versuchen, und erst nach dem Misslingen eines solchen Versuches um die Fällung eines förmlichen Expropriations-Erkenntnisses bei der bezüglichen Statthalterei anzusuchen. Nachdem dieses Expropriations-Erkenntniss in Rechtskraft erwachsen ist, hat die Eisenbahn-Unternehmung die gerichtliche Schätzung des zu expropriirenden Grundes bei der Realinstanz zu erwirken und den durch diese Schätzung festgesetzten Betrag an den Grundeigenthümer zu bezahlen oder, wenn die Zahlung wegen Verweigerung der Annahme oder aus anderen rechtlichen Gründen nicht geschehen kann, zur Realinstanz zu erlegen, wonach die Unternehmung das Eigenthum des expropriirten Grundes erwirbt und an dem Baue in dieser Rücksicht nicht mehr gehindert werden darf. Sind jedoch bei der Schätzung nicht alle Vorschriften über den gerichtlichen Kunstbefund beobachtet worden, so bleibt dem Eigenthümer, der auf eine höhere Entschädigung Anspruch zu h[illegible]n glaubt, in dieser Beziehung der Rechtsweg offen.

Auf ähnliche Weise ist über das Bedürfniss der zeitlichen Benützung fremden Eigenthumes, welches die Unternehmung behufs des bewilligten Eisenbahnbaues unumgänglich nothwendig hat, mit der Fällung des Erkenntnisses vorzugehen.

d) Die Unternehmung erlangt durch die Concession ferner das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen nach dem festgesetzten Tarife zu befördern, insofern der diesfällige Transport durch das Postregale nicht der Postanstalt ausschliesslich vorbehalten erscheint.

§. 10. Die concessionirten Eisenbahn-Unternehmungen haben dagegen ausser den schon in den allgemeinen Gesetzen enthaltenen Verpflichtungen folgende Verbindlichkeiten gegenüber der Staatsverwaltung zu erfüllen:

a) Die Eisenbahn-Unternehmungen haben vor der Ausführung der concessionirten Bahn die Detailpläne der Bahn, aus denen die Steigungen und Krümmungen derselben entnommen werden können, die Spur und Geleisweite derselben, in welcher Beziehung auf ein gleiches Maass hinzuwirken

ist, das zulässige Maass der Bahnbreite, zur Genehmigung vorzulegen und beim Baue der Bahn selbst und der einzelnen Objecte die allgemeinen Bau-, so wie die ihnen etwa ertheilten besonderen Vorschriften genau zu erfüllen.

Dahin gehören insbesondere die Vorsichtsmaassregeln gegen Feuersgefahr oder sonstige Beschädigungen etc. etc.

b) Die Eisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, allen Schaden an öffentlichem oder Privatgute zu vergüten, welcher durch den fraglichen Eisenbahnbau veranlasst worden ist.

Die Eisenbahn-Unternehmungen haben ferner solche Vorkehrungen zu treffen, dass die angrenzenden Grundstücke, Gebäude etc. durch die Bahn, weder während des Baues derselben, noch in der Folge Schaden leiden, und sind verpflichtet, für derlei Beschädigungen zu haften.

c) Wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationsmittel ganz oder zum Theile gestört oder unfahrbar gemacht werden, ist die Eisenbahn-Unternehmung verpflichtet, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Die anstatt der zerstörten oder unfahrbar gewordenen neu hergestellten Wege, Brücken etc. haben diejenigen im brauchbaren Stande zu erhalten, welchen die Erhaltung der früheren Wege, Brücken etc. oblag.

Dieselben können jedoch von der Eisenbahn-Unternehmung den Ersatz eines verhältnissmässigen Theiles der Kosten insofern ansprechen, als die Erhaltungskosten dieser Wege, Brücken etc. durch den Bau der Eisenbahn vergrössert worden sind.

Insofern zur Herstellung der durch die Eisenbahn gestörten Communication besondere früher nicht vorhanden gewesene Bauten, z. B. an Brücken, Dämmen etc. nothwendig sind, fällt der Eisenbahn-Unternehmung nicht blos die erste Herstellung, sondern auch die künftige Erhaltung zur Last.

d) Wenn die Eisenbahn über einen öffentlichen Weg, eine Brücke oder über einen Damm geführt wird, so hat die Eisenbahn-Unternehmung für eine der Sicherheit angemessene Einfriedung (Absperrung) nach der jedesmaligen Anordnung der Behörden Sorge zu tragen und sich wegen Benützung des Weges, der Brücke oder des Dammes gehörig abzufinden, für eine ähnliche Einfriedung (Absperrung) ist auch in jedem Falle zu sorgen, wo ein öffentlicher Weg über die Eisenbahn geht oder in dieselbe einästet, oder wo sonst, wie z. B. an den Stationsplätzen, aus öffentlicher Rücksicht nach der Weisung der competenten Behörden eine Absperrung der Bahn sich als nothwendig zeigt.

e) Die festgesetzten, von drei zu drei Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachentransport und für die Nebengebühren sind dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern zur Genehmigung vorzulegen.

Bei der Festsetzung des Tarifes wird auf sämmtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen etc. angemessene Rücksicht genommen.

Der Preistarif ist öffentlich kundzumachen, und es bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 pCt. der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken.

f) Die Eisenbahn-Unternehmung ist verpflichtet, bei dem Betriebe der Eisenbahn sich vollkommen den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb zu fügen.

Die Eisenbahn-Unternehmung ist daher insbesondere auch zur unent-

geldlichen Beförderung der Postsendungen und der Postbediensteten nach Vorschrift des § 68 der Eisenbahnbetriebs-Ordnung verpflichtet.

Wenn die Militairverwaltung zur Beförderung von Truppen oder Militair-Effecten von den Eisenbahnen Gebrauch zu machen wünscht, sind die Unternehmer verpflichtet, derselben hierzu alle zum Transporte dienlichen Mittel gegen Vergütung nach denselben Tarifsätzen zur Verfügung zu stellen, welche für diese Beförderung in dem jeweiligen Tarife der Staats-Eisenbahnen festgesetzt sind.

g) Die Eisenbahn-Unternehmung hat sich mit den angrenzenden Eisenbahnen (dieselben mögen zur Zeit der Concessionirung bereits errichtet sein, oder erst in der Folge erbaut werden) in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benützung der Bahn und der Betriebsmittel, und überhaupt bezüglich der Ordnung der wechselseitigen Verkehrsverhältnisse einzuverstehen.

Sollte ein gütliches Uebereinkommen nicht zu Stande kommen, oder die getroffene Verabredung den öffentlichen Interessen nicht entsprechen, so hat das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten die erforderlichen Verfügungen von Amtswegen zu treffen, welchen Anordnungen sich sodann die Eisenbahn-Unternehmungen zu fügen haben.

h) Die Eisenbahn-Unternehmungen haben die Errichtung einer Staats-Telegraphen-Leitung längs der Eisenbahn auf ihrem Grunde und Boden, oder die Benutzung ihrer allfälligen eigenen Telegraphen-Einrichtungen unentgeldlich zu gestatten.

i) Die Eisenbahn-Unternehmungen sind ohne besondere Bewilligung der Staatsverwaltung nicht berechtigt, Anleihen mit Hinausgabe von Obligationen oder in Form von Actien-Emissionen oder Aufzahlungen auf die früheren Actien zu schliessen.

Die vorstehenden Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen sind in sofern maassgebend, als in der diesfälligen Concessions-Urkunde nicht eine besondere Ausnahme festgesetzt ist. Es bleibt nämlich dem Ermessen der Staatsverwaltung überlassen, einer Eisenbahn-Unternehmung nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen eine oder die andere Verbindlichkeit zu erleichtern, oder andererseits in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird etc., bei Ertheilung der Concession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen.

§ 11. Die ertheilte Eisenbahn-Concession erlischt:

a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Concession ertheilt wurde;

b) wenn der Termin nicht zugehalten wird, welcher für die Vollendung der Eisenbahn oder der einzelnen Bahnstrecken, so wie für die Eröffnung des Betriebes in der Concessions-Urkunde ausdrücklich vorgeschrieben worden ist, vorausgesetzt, dass in dieser Beziehung nicht aus besonders rücksichtswürdigen Gründen, z. B. wegen Eintreten unabwendbarer und unvorhergesehener Ereignisse, eine besondere Nachsicht von der Staatsverwaltung erwirkt worden ist.

Im Falle b) bleibt zwar das erworbene Eigenthum an Grundstücken, Gebäuden etc. (vorbehaltlich einer gesetzlichen Expropriation desselben) den Unternehmern, der Staatsverwaltung ist es jedoch unbenommen, einer anderen nachfolgenden Unternehmung die Concession zu dem fraglichen Eisenbahnbaue zu ertheilen, oder denselben auf Staatskosten zu vollführen.

§ 12. Wenn die Eisenbahn-Unternehmung ungeachtet wiederholter Ermahnung die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgen oder wesentlichen Bestimmungen der Concessions-Urkunde oder der Eisenbahnbetriebs-Ordnung zuwider handeln sollte, so kann das Handelsministerium die Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten der Betriebs-Unternehmung anordnen.

§ 13. Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung dieser Bestimmungen beziehen, sind von dem Rechtswege ausgeschlossen und gehören vor die administrativen Behörden."

Diesem Gesetze folgte am 20. Juni 1855 ein baierisches folgenden Inhalts:

„Mittelst königl. Verordnung vom 20. Juni 1855 sind die nachstehenden Bestimmungen, betreffend die Erbauung von Eisenbahnen, veröffentlicht worden:

I. Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

§ 1. Die Erbauung von Eisenbahnen, welche bestimmt sind, als öffentliche Transportmittel für Personen und Waaren zu dienen, oder wodurch ein öffentlicher Weg in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, setzt die besondere Bewilligung der Staatsregierung voraus und zwar:

a) die Bewilligung zu den Vorarbeiten — Projectirungs-Concession —

b) die Bewilligung zum Baue und Betriebe der Bahn — Eisenbahn-Concession.

§ 2. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten — § 1 a. — steht dem königl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu, benehmlich mit dem königl. Staatsministerium des Innern und dem königl. Kriegsministerium, dann bei Betheiligung des Auslandes mit dem königl. Staatsministerium des königl. Hauses und des Aeussern und bei Betheiligung des königl. Staats-Aerars mit dem königl. Staatsministerium der Finanzen.

Die Concession zum Bau und zum Betriebe einer Eisenbahn — § 1 b. — wird von Sr. Majestät dem Könige ertheilt.

§ 3. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten kann einzelnen Personen, bestehenden Corporationen und genehmigten Vereinen, aber auch solchen Personen ertheilt werden, welche erst einen Verein bilden wollen. Letzterenfalls muss jedoch mit dem Gesuche um die Ertheilung der Projectirungs-Concession zugleich das Gesuch um die Ermächtigung zu den vorbereitenden Maassregeln für die Bildung des Vereins verbunden werden.

Die Bewilligung wird nur dann ertheilt, wenn weder in Bezug auf die Person des Concessions-Bewerbers, noch in Bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rücksichten ein Anstand obwaltet.

Dem Gesuche um die Ertheilung der Projectirungs-Concession ist der Plan des Unternehmens, insbesondere über die Richtung der Bahn in allgemeinen Umrissen beizulegen und bei beabsichtigter Bildung eines Vereins überdiess der Entwurf der Satzungen in den wesentlichsten Bestimmungen anzufügen. Auch ist die Zeit anzugeben, innerhalb welcher die Vorarbeiten begonnen und vollendet werden sollen.

§ 4. Die Projectirungs-Concession giebt dem Inhaber das Recht, auf seine Kosten die Vorerhebungen für die künftige Ausführung der projectirten Bahn mit Beobachtung der bestehenden Gesetze unter Aufsicht der Behörden zu pflegen, namentlich die nöthigen Vermessungs- und Nivellirungs-Arbeiten gegen vollständige Entschädigung der betheiligten Grundbesitzer vorzunehmen.

Derselbe erhält aber durch diese Bewilligung kein Recht auf die Eisenbahn-Concession.

Wird die Bewilligung zu den Vorarbeiten für die Eisenbahnen Personen ertheilt, welche erst einen Verein gründen wollen, so giebt die Projectirungs-Concession zugleich die Ermächtigung zu den vorbereitenden Maassregeln für die Bildung des Vereins, keinesweges aber einen Anspruch auf die Genehmigung der Errichtung des Vereines selbst, welche Genehmigung vielmehr erst besonders nachgesucht und ausgewirkt werden muss.

Die Projectirungs-Concession erlischt bei Nichterfüllung der an die Bewilligung etwa geknüpften Bedingungen und jedenfalls mit Ablauf des in derselben bestimmten Zeitraums.

Dieselbe kann jedoch wiederholt nachgesucht und ertheilt werden.

§ 5. Das Gesuch um die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn — § 1 b. — ist an Se. Majestät den König zu richten und bei dem königl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten einzureichen.

Dasselbe soll enthalten:

a) die Hinweisung auf die erlangte Projectirungs-Concession;

b) die Darlegung der Vortheile, welche von der projectirten Bahn erwartet werden;

c) den gehörig ausgearbeiteten Bauplan nebst Kosten-Anschlag mit Angabe des Zeitpunktes, wann das Unternehmen begonnen, in welchen Haupt-Abschnitten fortgesetzt und beendet werden soll;

d) die Darlegung der Art und Weise, wie die erforderlichen Geldmittel beigeschafft werden wollen;

e) bei Gesuchen von Personen, welche erst einen Verein bilden wollen, das gleichzeitige Gesuch um die allerhöchste Bestätigung des Vereins unter Anlage des Planes des Unternehmens mit möglichster Vollständigkeit und mit allen hiezu nöthigen Behelfen, wozu insbesondere die Gesellschafts-Verträge und die Satzungen gehören.

Aus den Vorlagen muss genau ersichtlich sein:

die Art, wie der Verein sich bilden und erneuern soll;
die Geschäftsführung und Leitung in ihren wesentlichen Grundsätzen;
die Rechte und Pflichten der Vereinsglieder als solcher;
die Vertretung des Vereins dritten Personen und den Behörden gegenüber;
die Art und Weise der Fassung rechtsgültiger Vereinsbeschlüsse, dann der Schlichtung der aus dem Vereins-Verhältnisse entspringenden Streitigkeiten;
die Art und Weise der Einzahlungen, der Ausstellung der Interimsscheine und Actien-Urkunden, dann der Veräusserung derselben;
die Bestimmungen über die Dauer des Vereins und die Auflösung desselben.

§ 6. Die Gesuche um die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn sind von dem königl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten genau zu prüfen, nöthigenfalls durch Zwischenverfügung ergänzen zu lassen und nach vollendeter Sachinstruction insbesondere nach Einvernehmen des königl. Staatsministeriums des Innern und des königl. Kriegsministeriums, sowie der sonst noch betheiligten königl. Staatsministerien der allerhöchsten Entscheidung Seiner Majestät des Königs zu unterstellen.

Der Staatsregierung bleibt vorbehalten, nach Umständen von den Concessionsbewerbern den Erlag einer Caution oder bei Corporationen und Vereinen mindestens den Nachweis zu verlangen, dass bereits ein hinlänglicher Fond für das Unternehmen gesichert sei. Die Cautionsforderung kann auch auf die Ansprüche Dritter gegen den Unternehmer ausgedehnt werden.

§ 7. Die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer, zur öffentlichen Benützung bestimmten Eisenbahn — § 1 b. — wird nur auf eine bestimmte Zeit und zwar höchstens auf 99 Jahre ertheilt.

Der Termin beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Theile der Benützung des Publicums überlassen wird.

Nach Ablauf der in der Concessions-Urkunde festgesetzten Zeit geht das Eigenthum der Eisenbahn sammt ihren Zubehörungen ohne Entgelt

und unmittelbar an den Staat über. Den Unternehmern verbleiben jedoch das Mobiliar-Vermögen, sowie die zum Bahnbetriebe erforderlichen Inventarstücke, namentlich Locomotiven, Transportwägen etc., wofür der Staat, wenn er solche ablösen will, eine besondere — nöthigenfalls schiedsrichterlich festzusetzende Vergütung zu leisten hat.

Eine Ablösung des Eigenthums der Bahn und ihrer Zubehörungen gegen Vergütung von Seite des königl. Staats-Aerars kann auch vor Erlöschung der Eisenbahn-Concession eintreten, jedoch nur auf dem Grunde eines freien Uebereinkommens, es sei denn, dass bei Ertheilung der Bewilligung zum Baue und zum Betriebe der Bahn anderweitige Bestimmungen hierüber getroffen worden sind, in welchem Falle die Ablösung nach diesen Bestimmungen stattzufinden hat.

§ 8. In Ansehung der Rechte und Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen sind vor Allem die Bestimmungen der Concessions-Urkunde massgebend. — Dieselbe wird insbesondere das Nöthige bezüglich der ausländischen Unternehmer, namentlich bezüglich des Forums derselben enthalten.

In so weit die Concessions-Urkunde keine abweichenden Bestimmungen enthält, finden die Vorschriften der §§ 9 und 10 Anwendung.

§ 9. Mit der Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn sind folgende Zugeständnisse verbunden:

1) Der Unternehmer erlangt durch die Concession in sofern ein ausschliessliches Recht zu dem bezüglichen Eisenbahnbaue, als es während der Concessionsdauer Niemandem gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benutzung des Publicums zu errichten, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.

Dagegen bleibt es der Staatsregierung vorbehalten, auch während der Concessionsdauer die Bewilligung zur Anlegung von Zweigbahnen oder zu einer Eisenbahn in fortgesetzter Richtung der concessionirten Eisenbahn anderen Unternehmern zu ertheilen, oder dergleichen Eisenbahnen auf Staatskosten zu erbauen.

2) Der Unternehmer ist befugt, das zum Bau der Bahn nöthige Areal, welches sich im Privateigenthum Dritter befindet, nach Massgabe des Gesetzes vom 17. November 1837, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend, zu erwerben.

3) Der Unternehmer hat das Recht, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen nach dem festgesetzten Tarif zu befördern, in sofern dadurch das Postregale nicht verletzt wird.

4) Die Bewilligung zum Bau und zum Betriebe der Bahn schliesst dagegen keineswegs die Erklärung in sich ein, dass die Staatsregierung die Einrichtung des Unternehmens und die zur Erreichung des beabsichtigten Zweckes gewählten Mittel entsprechend finde, oder dass das Unternehmen die davon erwarteten Vortheile gewähren werde.

Es ist lediglich Sache der Theilnehmer, sich hiervon selbst die erforderliche Ueberzeugung zu verschaffen, ohne dass aus der Concessionsverleihung Ansprüche in dieser Beziehung an das Königliche Staats-Aerar erhoben werden können.

Selbst die allenfallsige Zerstörung der Eisenbahn oder ihrer Zugehörung im Kriege durch Freundes- oder Feindeshand, so wie die auf gleiche Weise erfolgende Hemmung oder Schliessung des Betriebes begründet kein Recht, Entschädigung aus öffentlichen Mitteln oder aus Peräquationskassen zu verlangen, in sofern nicht mit der Zerstörung zugleich eine Abtretung des Grundeigenthums oder eines Dienstbarkeitsrechts nach Art. 1 Litt. A. Ziff. 1, dann Litt. B. des oben erwähnten Gesetzes vom 17. November 1837 verbunden ist, in welchen Fällen die Bestimmungen dieses Gesetzes in An-

wendung kommen; und zwar ist der Entschädigungsanspruch nicht nur in dem Falle des wirklich ausgebrochenen Krieges ausgeschlossen, sondern auch in gleicher Weise dann, wenn die Zerstörung, Hemmung oder Schliessung der Bahn als Vorsichtsmassregel angewendet worden ist.

§ 10. Der concessionirte Unternehmer ist verpflichtet:

1) vor dem Bau-Anfange die Detailpläne der Bahn zur Genehmigung vorzulegen. Diese Genehmigung wird bezüglich der horizontalen und verticalen Projection der Pläne zu den Brücken und Durchlässen, der Construction des Ober- und Unterbaues, so wie der Situirung der Hochbauten von dem Königl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten ertheilt, während die Hochbaupläne der Genehmigung der einschlägigen Baupolizeibehörde unterliegen.

Der Unternehmer ist verpflichtet, die Bahn fortwährend in einem solchen Zustande zu erhalten, dass die Beförderung auf derselben mit Sicherheit und in entsprechender Weise geschehen kann.

Der Unternehmer hat Vorkehrung dahin zu treffen, dass angrenzende Gebäude, Grundstücke etc. durch die Bahn weder während des Baues, noch in der Folge Schaden erleiden. Derselbe ist verpflichtet, für solche Beschädigungen zu haften.

Der Unternehmer hat überhaupt die allgemeinen Bauvorschriften, so wie alle besonderen Vorschriften genau zu vollziehen, welche zur Sicherung der Bahn und des Publicums während der Bauführung oder später für nothwendig erachtet werden.

2) Bei Unternehmungen, welche gleichzeitig eine grosse Arbeiterzahl beschäftigen, haben die Unternehmer für deren angemessene Unterbringung, sodann für Unterbringung und Verpflegung erkrankter oder verunglückter Arbeiter, z. B. durch einen Sicherungsverband, durch Regulirung von Krankenhausbeiträgen etc., zu sorgen und die Kosten für ausserordentliche polizeiliche Aufsicht und ungewöhnlich vermehrte ärztliche Visitation nach Festsetzung der Polizeibehörden zu übernehmen.

3) Wenn durch den Bau öffentliche Wege, Brücken oder sonstige Communicationsmittel zerstört oder unfahrbar gemacht werden, so ist der Unternehmer verpflichtet, die gestörte Communication nach Anordnung der Behörden wieder herzustellen und im Umfange des Bahneigenthums zu unterhalten.

Werden in einem solchen Falle besondere, früher nicht vorhanden gewesene Bauten, als: Brücken, Durchlässe etc., nothwendig, so fällt dem Unternehmer nicht bloss die erste Herstellung, sondern auch die künftige Unterhaltung zur Last.

4) Der Unternehmer hat die Errichtung einer Telegraphenleitung längs der Bahn auf dem zur Bahn gehörigen Areal unentgeltlich zu gestatten.

5) Der Betrieb der Bahn richtet sich nach den allgemeinen polizeilichen und den besonderen, für den Eisenbahnbetrieb bestehenden Anordnungen.

Namentlich ist:

a. vor der Eröffnung der Fahrten die Genehmigung des Königl. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten zur Bahneröffnung zu erwirken.

Dieser Genehmigung hat eine genaue technische Prüfung der Bahn und des Betriebsmaterials vorauszugehen.

Eben so ist

b. das Transportmaterial fortwährend in einem ganz entsprechenden Zustande zu erhalten,

c. für den Betriebsdienst nur befähigtes und verlässiges Personal aufzunehmen. Die Aufnahme von Ausländern setzt die Zustimmung der einschlägigen Districts-Polizeibehörde voraus.

Die von dem Unternehmer getroffene Wahl der Betriebs- und Aufsichts-Beamten, welche zur Handhabung der Polizei der Bahn bestimmt sind, muss rücksichtlich dieser Verwendung der einschlägigen Königl. Regierung, Kammer des Innern, zur Bestätigung angezeigt werden.

Durch diese Bestätigung und nach vorgängiger Verpflichtung bei der Districts-Polizeibehörde treten diese Bediensteten in die Eigenschaft und Befugnisse von Hülfs-Polizei-Bediensteten und üben die Bahnpolizei in ihrem ganzen Umfange. Die Bestätigung kann bei Missverhalten zurückgezogen werden, in welchem Falle die Verwendung des Bediensteten aufzuhören hat.

6) Die Tarife für den Personen- und Waaren-Transport, dann für die Nebengebühren sind der Genehmigung des königlichen Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten zu unterstellen.

Von drei zu drei Jahren soll eine Revision derselben erfolgen und bei der Festsetzung auf alle obwaltenden Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, und auf die Tarife anderer, vorzugsweise der baierischen Bahnen, Rücksicht genommen werden.

7) Ebenso unterliegt der Fahrtenplan der Genehmigung des königlichen Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten.

Das genannte königl. Staatsministerium ist selbst berechtigt, von Amtswegen Verfügung zu treffen, wenn sich die concessionirten Unternehmer mit den angrenzenden Eisenbahnverwaltungen, in Betreff der Fahrordnung, der wechselseitigen Benützung der Bahn und der Betriebsmittel und überhaupt bezüglich der wechselseitigen Verkehrs-Verhältnisse nicht vereinigen können, oder wenn bei Einrichtung des Fahrtenplanes die Zwecke der Postanstalt nicht gebührend berücksichtigt werden.

8) Die Benützung der Eisenbahn von Seite der Post bleibt bei allen Fahrten vorbehalten; die Brief- und Zeitungspackete, die officiellen Fahrpostsendungen, sowie die begleitenden Beamten, Conducteure und dergleichen finden unentgeltlich Beförderung. Zahlbare Fahrpostsendungen werden nach dem Gesammtgewicht, nach der gewöhnlichen Gütertransporttaxe bezahlt. Die Art und Weise der Beförderung der Post-Transporte erfolgt nach den jedesmaligen Bestimmungen der Postverwaltungsstelle.

9) Der Unternehmer ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwaltung zu jeder Zeit Truppenabtheilungen in jeder Stärke, Pferde, Kriegsmaterial und Militär-Effecten, sowie einzeln marschirende, namentlich die vom Urlaub einrückenden und in Urlaub abgehenden Unterofficiere und Soldaten, wenn sie sich durch Urlaubspässe oder sonst legal ausweisen, zu jenen Tarifsätzen zu befördern, welche für diese Transporte auf den Staatsbahnen bezahlt werden. Nöthigenfalls sind für solche Transporte ausserordentliche Fahrten einzurichten.

Die Uebernahme des Transportes der Truppen oder Militärbedürfnisse anderer Staaten setzt jedoch die Bewilligung der baierischen Regierung voraus. Die bei solchen Transporten einem auswärtigen Staate etwa eingeräumte Tarifsermässigung oder sonstige Begünstigung kommt von selbst auch dem baierischen Staat zu Gut.

10) Die durch die Zollverhältnisse bedingten Vorschriften werden dem Unternehmer durch besondere Reglements bekannt gemacht werden, welche genau zu befolgen sind.

11) Der Unternehmer ist verpflichtet, alle Staats- und öffentliche Lasten und Steuern zu tragen, welche herkömmlich oder gesetzlich auf dem Bahneigenthume und Betriebe ruhen, oder künftig noch gesetzlich auferlegt werden.

§ 11. Wird die Bewilligung zum Baue und zum Betriebe einer Eisenbahn einem erst zu bildenden Verein ertheilt, so wird gleichzeitig mit der Verleihung der Eisenbahn-Concession auch die Allerhöchste Bestätigung dieses Vereins erfolgen.

Die Verhältnisse des Vereins richten sich alsdann nach der Bestätigungs-Urkunde und nach den Allerhöchst genehmigten Satzungen.

In dieser Urkunde wird auch das Erforderliche wegen Aufstellung eines Königlichen Commissärs aufgenommen werden, wenn die Staatsregierung die Aufstellung eines solchen für angemessen erachtet.

§ 12. Die ertheilte Concession erlischt:

a) wenn der Zeitraum beendet ist, für welchen die Concession ertheilt wurde;

b) wenn der Termin nicht eingehalten wird, welcher für die Vollendung der Bahn oder einzelner Bahnstrecken, so wie für die Eröffnung des Betriebs in der Concessions-Urkunde ausdrücklich vorgeschrieben ist, es sei denn, dass eine besondere Nachsicht von Seite der Königlichen Staats-Regierung erwirkt worden wäre;

c) bei Concessionirung von Vereinen im Falle der Nichterfüllung der in der Bestätigungs-Urkunde festgesetzten Bedingungen.

§ 13. Wenn der concessionirte Unternehmer wiederholter Ermahnung ungeachtet die Anordnungen der vorgesetzten Behörden nicht befolgen, oder wesentlichen Bestimmungen der Concessions-Urkunde oder der Eisenbahnbetriebs-Ordnung zuwider handeln sollte, so ist das Königl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten befugt, die Sequestration der concessionirten Eisenbahn auf Gefahr und Kosten des Unternehmers anzuordnen.

§ 14. Ueber die aus der Concessions-Verleihung hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen des Concessionirten, in soweit sie nicht Privat-Rechte Dritter berühren, insbesondere über die Befugniss zum Baue und zum Betriebe der Eisenbahn und über den Umfang und die Erlöschung der Concession, so wie über jede nach administrativen oder polizeilichen Bestimmungen zu entscheidende Irrung beschliessen und verfügen die Administrativ-Behörden.

II. Eisenbahnen für den Privatgebrauch.

§ 15. Die Anlage einer Eisenbahn mit Locomotiv- oder Pferdebetrieb, welche ein Unternehmer lediglich zu seinem Privatgebrauche entweder auf eigenem Grund und Boden oder mit Zustimmung des Grundeigenthümers auf fremdem Grunde erbauen will, ist durch die baupolizeiliche Bewilligung der einschlägigen Königl. Regierung, Kammer des Innern, bedingt.

Der Bescheidung des Gesuchs hat vollständige Sachinstruction, insbesondere öffentliche Bekanntmachung des Vorhabens, Vernehmung von Eisenbahnbau-Verständigen und Einholung der Erinnerung der General-Direction der Königl. Verkehrs-Anstalten vorauszugehen. Gegen den Regierungsbescheid ist Beschwerdeführung von Seite der Betheiligten einschliesslich der General-Direction der Königl. Verkehrs-Anstalten zulässig.

Diese Beschwerden gehen an das Königl. Staatsministerium des Innern und werden von demselben im Benehmen mit dem Königlichen Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten in zweiter und letzter Instanz erledigt.

Die ertheilte Bewilligung kann wieder zurückgezogen und die Beseitigung der erbauten Bahn verfügt werden, wenn der Unternehmer die Bedingungen nicht erfüllt, unter denen die Bewilligung ertheilt, insbesondere wenn eine Benützung derselben für den öffentlichen Verkehr stattfindet.

Die desfallsige Beschlussfassung steht der einschlägigen Königl. Regierung, Kammer des Innern, in erster und dem Königl. Staatsministerium des Innern benehmlich mit dem Königl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten in zweiter und letzter Instanz zu.

Eisenbahnen zum Privatgebrauche ohne Locomotive oder Pferdbetrieb bedürfen einer obrigkeitlichen gleichfalls der Königl. Regierung, Kammer des Innern, zustehenden Bewilligung nur in dem Falle, wenn öffentliche Wege berührt werden.

Die polizeiliche Ueberwachung bezüglich der Sicherheit dagegen findet auch bei jenen Eisenbahnen statt, zu deren Herstellung keine besondere Bewilligung nothwendig ist.

München, den 20. Juni 1855.“

Im Jahre 1854 wurden in Deutschland nur 47⁵/₈ Meilen Bahnlänge, bedeutend weniger als im Vorjahre, eröffnet und zwar in Baiern:

am 1. Mai die Strecke der Augsburg-Ulmer Bahn, zwischen Dinkelscherben und Burgau . . . . 2½ Meilen
„ 21. Mai die erste Strecke der München-Starnberger Bahn, von Pasing an der München-Augsburger Bahn bis Planegg ⅞ „
„ 1. Juni die letzte Strecke der Augsburg-Ulmer Bahn, zwischen Neu-Ulm und Ulm . . . . ¼ „
„ 22. Juni die Strecke von Aschaffenburg bis Hanau (eine Meile davon auf kurhessischem Gebiet . . . . 3⅜ „
„ 24. Juni die Section der München-Salzburger Bahn, von München bis Grosshesselohe . . . . 1 „
„ 1. Juli die Strecke von Schweinfurt bis Würzburg . . 6¼ „
„ 16. Juli eine weitere Strecke d. Starnberger Bahn b. Gauting ⅝ „
„ 10. September desgl. bis Mühethal . . . . ⅝ „
„ 1. October die letzte Strecke der Ludwigs-Westbahn, von Würzburg bis Aschaffenburg in Hannover . . . 12¼ „
„ 1. August die Strecke der Südbahn, v. Alfeld bis Göttingen 8 „
„ 25. November die Strecke der hannoverschen Westbahn, zwischen Emden und Papenburg . . . . 5¾ „

in Preussen:

im October nur die kleine Strecke der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, von Ober-Cassel bis zum linken Rheinufer . ⅛ „

in Sachsen:

am 2. November die Zwickauer Kohlenbahn . . . . . . ½ „

in Oesterreich:

„ 17. Juli die seit Decbr. 1853 für den Güterverkehr benutzte Semmeringbahn, zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag 5½ „

Mit Ausnahme der Starnberger Bahn bilden sämmtliche eröffnete Bahnstrecken Theile von Staatsbahnen. Es kommen von der eröffneten Länge auf Baiern 26¾ Meilen, auf Hannover 13¾ M., auf Oesterreich 5½ M., auf Kurhessen 1 M., auf Sachsen ½ M. und auf Preussen ⅛ Meile.

An den Ende 1854 vollendeten 1225⅜ geogr. Meilen deutscher Eisenbahnen hatten die einzelnen Staaten folgenden Antheil:

	Meilen	Die Rangfolge ist nach □Meilen auf 1 Meile Eisenbahn	Q.-M.	Einwohnern auf 1 Meile Eisenbahn	Einw.
Preussen (incl. Ostpreuss. u. Posen)	415½	Anhalt	3,8	Anhalt	13,700
Oesterreich (nur deutsches Bundesgebiet) . . .	217⁵/₈	Sachsen	3,9	Holstein	16,667
Baiern	149	Kurhessen . . .	4,3	Mecklenb.-Schwerin	17,752
Sachsen	69½	Holstein	5,6	Kurhessen . . .	18,518
Hannover . . .	60⁷/₁₂	Braunschweig . .	5,8	Braunschweig . .	22,603
Baden	43	Baden	6,5	Sachsen-Weimar .	26,252
Würtemberg . .	42½	Hessen-Darmstadt	6,5	Sachsen	28,602
Kurhessen . . .	40½	Sachsen-Weimar .	6,7	Hannover . . .	30,020
Holstein	31½	Mecklenb.-Schwerin	8	Baiern	30,600
Mecklenb.-Schwerin	30½	Würtemberg . .	8,3	Baden	31,557
Hessen-Darmstadt	23⁵/₈	Baiern	9,4	Hessen-Darmstadt	36,200
Braunschweig . .	12½	Preussen	11,3	Preussen	37,509
Anhalt	12	Hannover . . .	11,6	Würtemberg . .	40,783
Sachsen-Weimar .	10	Oesterreich . . .	16,5	Oesterreich . . .	56,044

Name der Eisenbahn.	Länge in preuss. Meilen Ende d. Jahres.	Gesammt-Anlage-Capital. thlr.	Davon in Stamm-Actien. thlr.	Beförd. Personen.
Aachen-Düsseldorf-Ruhrort	11,4	7100000	4000000	464647
Aachen-Mastricht	5,2	4550000	2750000	101575
Altona-Kiel	14	3075000	3075000	458796
Glückstadt-Elmshorn	2,2	450000	450000	62422
Rendsburg-Neumünster	4,3	395260	390000	85093
Anhalt-Cöthen-Bernburg	2,7	650000	500000	—
Badische Staatsbahn	37,3	18260000	—	—
Bairische Staatsbahn	91	—	—	—
Bergisch-Märkische	7,7	7500000	4000000	—
Berlin-Anhalt	30,9	7500000	6000000	378176
Berlin-Hamburg	39,5	15548000	9548000	616128
Berlin-Potsdam-Magdeburg	19,5	13488900	4000000	655562
Berlin-Stettin	17,9	5624000	4824000	311890
Stettin-Stargard	4,6			
Stargard-Posen	22,6	6100000	5000000	250716
Bonn-Cöln	3,9	1916200	1051200	580537
Braunschweigische Staatsbahn	15,6	4008867	—	943185
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	11,2	4200000	1700000	226890
Cottbus-Schwielochsee	4,1	333000	273000	—
Düsseldorf-Elberfeld	3,5	2427800	1027800	375761
Frankfurt-Hanau	3,3	1485716	1142859	366666
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	19,2	11129065	8000000	326243
Hannöversche Staatsbahnen	60,4	28020021	—	1290511
Hamburg-Bergedorf	3,1			siehe Berlin-
Cöln-Minden	37	25174500	13000000	1650310
Leipzig-Dresden	15,5	7000000	5000000	630504
Pfälzische Ludwigs-Bahn	15,6	7262285	5833714	698681
Lübeck-Büchen	6,4	2605468[3])	2558000	124568
Magdeburg-Leipzig	15,8	6000000	2300000	833748
„ Halberstadt	7,7	2400000	1700000	385239
„ Wittenberge	14,2	6264836	4264836	134688
Main-Neckar (Staatsbahn)	11,6	6154751	—	—
Main-Weser „	26,6	16248000	—	—
Mainz-Ludwigshafen	6,5	2473603	2473000	423723
Mecklenburgische	19,3	6298000	4350000	276749
Münster-Hamm [1])	4,6	1496475	1300000	—
Neisse-Brieg	5,8	1087500	1087500	86763
Niederschlesisch-Märkische (Staatsbahn)	51,7	20975000	—	—
Niederschlesische Zweigbahn	9,5	2000000	1500000	73647
Nürnberg-Fürth	0,875	123800	—	—
Oberschlesische	28,3	12907000	6303100	384290
Ostbahn, preussische (Staatsbahn)	60	15517542	—	—
Steele-Vohwinkel	4,4	2000000	1300000	—
Rheinische	11,4	9680000	5750000	520446
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	5,6	2662000	1500000	—
Saarbrücker Staatsbahn	4,6	3107552	—	—
Sächsich-bairische (sächsische Staatsbahn)	24	13950811	—	574525
Chemnitz-Riesa „ „	8,9	7150925	—	269016
Sächsisch-böhmische „ „	8,7	5142883	—	375799
„ schlesische „ „	13,6	6832978	—	481895
Löbau-Zittau	4,5	2500000	2000000	111273
Taunus-Bahn	5,8	2000000	1714286	868296
Thüringische	25,1	14000000	9000000	754976
Westphälische Staatsbahn	10,1	8486254	—	—
Wilhelms-Bahn (Cosel-Oderberg)	7,1	5000000	2400000	—
Würtembergische Staatsbahnen	33,2	14500000	—	—
Berliner Verbindungsbahn	—	288805	Kosten noch	nicht ged.
Oesterreichische Bahnen.				
Wien-Gloggnitzer	11	7167100	8333333	—
„ Brucker	5,5	1735269		140039
Budweis-Linz-Gmunden	26,8	2763429	2571429	—
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	55,7	32155895	21150181	1617839
Nördliche Staatseisenbahn	63,9	30665429	—	1015853
Südliche „ 1. Section[2])	11,1	23852751	—	1911386
„ „ 2. „	41,9			802090
Südöstliche „	51,8	18031748	—	1116235
Oestliche „	9	2083846	—	90666

1) Vom 1. Juli 1853 bis 1. Juli 1854 durchschnittlich eröffnete Bahnlänge nur 60,4 Meilen.
3) Ohne die 5½ Meilen lange Semmeringbahn.

Beförd. Güter.	Brutto-Einnahm.	Brutto-Ausgabe.	Divid. der Stamm-Actien.	Brutto-Einn.		Bemerkungen.
Meil. Ctr.	thlr.	thlr.	thlr.	f. Pers.	f. Güter.	
3793115	377847	246642	3½	159209	190580	
1120949	83764	73968	½	27356	33098	
2956413	683806	330192	6⅔			
339851	36134	27084	2	353981	421452	
443024	73276	50374	—			
—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	
—	414798	—	2½	—	—	
4382785	1378034	655447	8	503600	846020	
6839508	2315624	—	5	661000	1307000	
2728597	1146849	503925	4	542615	530994	
3068767	1278284	624942	9	476221	662219	
2584099	690454	506507	—	298262	324773	
—	130178	113340	6	108953	21225	
7088628	849736	385164	—	—	—	
3960565	350815	186521	6	115010	213012	
—	—	—	—	—	—	
4655540	270453	130817	3	105146	159250	
206238	97657	53130	3½	80460	12491	
3005749	527145	293609	1 7/30	104436	322282	
11236008	2433294	1156382	—	878720	1404697	6,36 % Verzins. d. ält. Bahnen.
Hamburg						
27733941	3279578	1446475	8 4/10	917952	2148250	
55834296	1425595	720080	10½	527792	790027	Zinsen u. Dividende 10½.
7086429	811981	282777	7	221795	560358	
1450547	162937	93852	2 3/8	59204	61193	
7069287	1486451	628700	20	—	—	
5850353	524980	222776	10½	167680	343442	
1807488	309692	157071	¼	108349	190511	
—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	
817529	147851	75893	4 5/6	97129	—	
2096890	355700	203002	1¼	180273	171652	
—	115192	52726	3¾	—	—	
852768	91596	63827	2	40886	44310	
—	—	1627193	—	—	—	
781804	110961	76546	nichts	44676	61600	
—	—	—	—	—	—	
11676159	2103494	946514	10 1/3	356071	1797736	
—	1193291	758401	—	—	—	2,7 % Uebersch. v. Anl.-Capit.
—	131972	—	nichts	—	—	
6891497	918880	361250	5½	444700	437816	
—	204210	—	3½	—	—	
—	222974	113553	—	—	—	2 % Uebersch. v. Anl.-Capital.
9990306	1473099	—	—	346740	1111006	
2796158	327688	—	—	106862	218782	
1665832	335052	—	—	116304	211528	
2849120	562557	—	—	231082	324143	
767616	63208	55210	nichts	27563	35266	
677659	325761	189174	6	265750	58327	0,89 % Uebersch. v. Anl.-Capit.
3752688	1392634	633302	5	509180	726969	
—	360131	286301	—	—	—	
—	—	—	12	—	—	
—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	
507946	—	—	—	—	—	
—	572012	393267	6 3/10	—	—	
17130560	5995216	2566718	11 11/12	—	—	
13274810	3265011	—	—	1232781	2032230	
6075652	1668124	—	—	866545	801580	
8274461	2333679	—	—	805377	1528271	
13249841	4400687	—	—	1597383	2803305	
2013916	249286	—	—	66297	182990	

2) Jetzt vom Staat erworben; die 200000 sonst 4½ proc. Obligationen verzinst der Staat jetzt mit 4 Procent.

Der Rest vertheilt sich auf die kleineren Staaten. In ganz Deutschland (mit Einschluss von Ostpreussen und Posen) kamen Ende 1854 1 Meile Eisenbahnlänge auf 10,7 Quadrat-Meilen und 38521 Einwohner.

Die Zahl der im Bau begriffenen Linien, von denen aber im Jahre 1855 nur sehr wenige vollendet werden dürften, ist, wie weiter unten nachgewiesen wird, unbedeutend, die Zahl der neuen und als nothwendig anzuerkennenden Projecte aber so gross, dass unter günstigen Zeitverhältnissen die Bauthätigkeit in einigen Jahren wieder ihre frühere Ausdehnung erreichen muss. Bemerkenswerthe Ereignisse sind die Veräusserung der österreichischen Staatseisenbahnen, die österreichischen und baierischen Eisenbahn-Concessions-Gesetze, und die Abänderung der Spurweite der badischen Staatsbahnen.

Die gleichzeitig in Baden und in Holland vorgenommene Abänderung der weiten Spur in die enge ist ein Sieg, den die unwiderstehliche Macht des öffentlichen Gemeinwohls und der Solidarität der Interessen der Völker und Volksstämme über das Absperrungssystem davongetragen hat.

Es war im Frühjahr 1854, dass die beiden Kammern einstimmig die Abänderung der Spurweite beschlossen. Ueber die Kosten ist Näheres noch nichts bekannt, sie blieben aber hinter der Befürchtung zurück, da ohnehin bedeutende Schwellen- und Schienen-Erneuerungen vorzunehmen waren. Der mit grosser Umsicht und Raschheit geleitete Bau begann im Mai 1854 und war mit dem 15. April 1855, ohne dass sich ein erheblicher Unfall ereignet hätte, vollendet.

Die Betriebsresultate des Jahres 1854 sind auf vorstehender Tabelle verzeichnet.

In Betreff der Ausdehnung der im Bau begriffenen und projectirten Linien nimmt Oesterreich jetzt den ersten Rang unter den deutschen Ländern ein.

Im Bau begriffen sind jetzt folgende Strecken:

Strecke	Länge	
von Oderberg nach Oswieczim	10½	Meilen
„ Krakau über Bochnia nach Dembica	15	„
„ Bruck a. d. Leitha nach Raab . . .	10	„
„ Brünn nach Rossitz	2	„
„ Gratz nach Köflach	8	„
„ Kladno bei Prag nach Kralup . . .	3	„
„ Innsbruck nach Kufstein	10	„
„ Szolnock nach Debreczin	16½	„
mit der Abzweigung von Puspôck		
„ von Ladany nach Grosswardein . .	8½	„
„ Szegedin nach Temeswar	14	„
„ Fünfkirchen nach Mohács	6	„
die Pferdebahn v. Stierdorf nach Orawicza	1½	„
von Steinbrück an der südlichen Staatsbahn nach Agram	10	„
„ Laibach nach Triest	19	„
„ Pordenone nach Udine	10	„
„ Verona nach Botzen	19	„
„ Coccaglio nach Bergamo	4	„
	167	Meilen.

In welcher Weise die Arbeitskräfte an den österreichischen Bahnen im Frühjahr dieses Jahres vertheilt waren, darüber geht uns folgende Notiz zu:

	Stand der Arbeitskräfte	
	Februar	März
	Anzahl der tägl. Arbeiter	Anzahl der tägl. Arbeiter
Laibach-Loitsch	438	807
Loitsch-Nabresina	4069	8848
Nabresina	234	260
Nabresina-Triest	525	957
Triest	389	473
Vollendungsarbeiten am Ober- u. Unterbau zwischen Czegled und Szegedin	85	182
Szegedin-Temeswar	86	629
Szolnok-Debreczin	109	150
Lisehawa-Basiasch	1005	982
Steinbrück-Reichenburg	565	931
Krakau-Débica	4470	7109
Innsbruck-Kufstein	1340	1483
Zusammen	13315	22811

Laibach - Triest und die galizische Bahn nehmen gegenwärtig den grössten Kraft-Aufwand in Anspruch; bei letzterer Bahn walten strategische Rücksichten vor.

Das von der österreichischen Regierung projectirte Eisenbahnnetz, welches nach allen Richtungen hin die Linien vorzeichnet, zu deren Ausführung sie die Privatthätigkeit einladet, nimmt auf alle strategischen, nationalökonomischen und handelspolitischen Verhältnisse Rücksicht; es wird nach seiner Vollendung incl. der schon vollendeten Bahnen eine Gesammtlänge von 1240 deutschen Meilen haben. Die noch auszufüllenden Lücken sind die Strecken von

Wien-Linz-Salzburg bis zur baierischen Grenze,
Linz bis an die baierische Grenze gegen Passau,
Prag-Pilsen an die baierische Grenze gegen Amburg und Nürnberg,
Pilsen-Eger-Asch,
Pilsen-Budweis,
Aussig-Teplitz-Eger,
Reichenberg an die sächsische Grenze bei Zittau,
Reichenberg-Pardubitz,
Owiecim-Podgorze,
Owiecim-Chelmek zum Anschlusse an die Krakauer Bahn,
Krakau-Przemysl-Lemberg-Brody,
Przemysl-Czernowitz bis an die Grenze der Moldau,
Pesth-Miskolcz-Kaschau bis zum Anschluss an die galizische Bahn,
Debreczin-Tokai-Miskolcz,
Ofen-Stuhlweissenburg-Gr. Kanischa-Agram,
Oedenburg-Gr. Kanischa,
Gr. Kanischa-Fünfkirchen,
Gr. Kanischa-Marburg,
Szegedin-Maria-Theresiopel-Mohacz-Essegg,
Szegedin-Peterwardein-Semlin,
Temeswar-Weisskirchen bis an die Donau,
Temeswar-Alt-Arad-Herrmannstadt bis an die walachische Grenze und Kronstadt,
Herrmannstadt-Karlsburg-Klausenburg zum Anschlusse an die ungarische Bahn,
Fiume-St. Peter zum Anschlusse an die südliche Staatsbahn,

Klagenfurt-Marburg,
Klagenfurt-Villach-Udine,
Insbruck-Botzen,
Mantua-Borgoforte zum Anschlusse an die italienische Central-Bahn,
Bergamo-Lecco,
Mailand-Piacenza,
Mailand-Pavia.

Durch dieses Eisenbahnnetz wird die österreichische Monarchie mittelst dreier Hauptlinien von Westen nach Osten und mittelst eben so vieler Linien von Süden nach Norden durchschnitten, und es werden die wichtigsten Orte derselben untereinander und mit sämmtlichen Nachbarstaaten in Verbindung gebracht. Die für das übrige Deutschland bei Weitem am wichtigsten Linien sind die von Wien nach Linz, von Prag über Pilsen nach Nürnberg und von Pardubitz über Reichenberg an die sächsische Grenze. Die Verbindung zwischen München über Stuttgart, Mannheim, Nancy, Metz nach Paris ist hergestellt, es empfiehlt sich daher dringend ein Anschluss Oesterreichs und zwar am zweckmässigsten von Wien über Linz und Salzburg wegen des günstigen Terrains, da die Gebirgsbahn von Bruck nach Salzburg wegen der schwierigen kostbaren Tunnelbauten bei Golling 10 Jahre in Anspruch nehmen dürfte; der Weg über Bruck nach Salzburg würde 55 Meilen betragen, über Linz nur 44; auch würde bei ersterer Linie die Einrichtung von Schnellzügen und der Betrieb im Winter auf grosse Schwierigkeiten stossen. Die Bahn von Prag über Pilsen auf Amberg und Nürnberg verdient, weil kürzer und mehr durch die Bodenbeschaffenheit begünstigter, vor der von Pilsen nach Hof den Vorzug, sie durchschneidet den westlichen produktenreichen Theil Böhmens und schliesst die Kohlenschätze des Pilsener Beckens auf. Die Pardubitz-Reichenbacher Bahn ist als Glied einer directen Verbindung zwischen Berlin und Wien von ausserordentlicher Wichtigkeit; es haben sich in der Lausitz zwei Comités gebildet, welche Vorarbeiten für die Linien Fürstenwalde (zwischen Berlin und Frankfurt a. O.) nach Goyatz und von Cottbus nach Bautzen vornehmen. Hierdurch würde die Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn ein integrirender Theil dieser grossen directen Bahn, welche bald ein um so dringenderes Bedürfniss werden dürfte, als sowohl die niederschlesisch-märkische als die sächsisch-böhmische Bahn zur Bewältigung der massenhaften, namentlich aus Ungarn zu erwartenden Producten- und Waarentransporte schwerlich genügen werden. Der Kostenanschlag für die Strecke von Fürstenwalde beläuft sich auf nur 2½ Millionen thlr. Sachsen beabsichtigt die Bahn von Zittau bis zur österreichischen Grenze in der Richtung nach Reichenberg fortzuführen. Die Löbau-Zittauer Bahn wird so ebenfalls in die Weltstrassen einverleibt.

Ein anderer Plan, die Bahn direct in Berlin ausmünden zu lassen, verdient jedenfalls den Vorzug, da er einen selbstständigeren Betrieb sichert, und nicht störend in den Fahrplan der niederschlesisch-märkischen Bahn eingreifen würde.

Die Zeit- und Kostenersparniss, welche die Ausführung der verschiedenen Projecte zur Folge haben würde, ergiebt sich aus nachstehenden Daten:

Die Route von Berlin nach Wien über Breslau beträgt	110	Meilen,
über Riesa und Prag	104,6	„
über Riesa, Dresden, Löbau, Pardubitz	98	„
direct durch die Lausitz	88	„

Wegen der vielfachen Gebirgsbahnen darf man die Durchschnittskosten einer Meile der von Oesterreich noch zu erbauenden Bahnen auf 700000 fl. für die Meile veranschlagen; dies ergäbe einen Betrag von 370 Millionen Gulden für die Erbauung der noch projectirten Bahnen; fügt man die Kosten der noch im Bau begriffenen Bahnen hinzu, so kommt eine Summe von circa 500 Millionen Gulden heraus.

In Preussen sind von Staatsbahnen im Bau begriffen
die Strecke der Ostbahn zwischen der Weichsel- und Nogatbrücke . . . . 2⅕ Meilen.
die Bahn von Münster nach Rheina und Osnabrück . . . . 12 „
(6 Meilen auf preussischem Gebiete.)

Letztere Bahn ist auf 4309000 thlr. veranschlagt, sie muss vertragsmässig im Jahre 1856 vollendet sein. Die Münster-Hammer Eisenbahn, welche am 12. Jan. 1855 vom Staate erworben und am 5. Juni dem Fiscus übergeben wurde*), ist jetzt ein integrirender Theil der grossen Hauptlinie, welche von der Nordsee bis nach der Schweiz und Süddeutschland in directe Verbindung mit den Häfen Emden und Leer setzt, Westphalen in seiner ganzen Länge durchschneidet und den gewerbreichsten Provinzen Preussens Gelegenheit zum wohlfeilen Export bieten wird. Dieser Schienenweg wird einen grossen Theil Deutschlands von Holland emancipiren und als Concurrenzbahn auf möglichste Ermässigung aller Frachten von und nach der Nordsee einwirken. Die Linie über Greven und Emsdetten ist der über Burgsteinfurt vorgezogen worden und so ein 1½ Meilen weiter Umweg erspart.

Um die Betriebsresultate der preussischen Staatseisenbahnen gerecht zu würdigen, ist darauf hinzuweisen, dass die Eisenbahnlinien, welche der Staat zu bauen übernommen hat, solche sind, welche, obschon sie für den Verkehr und die Wohlfahrt des Landes von ausserordentlicher Bedeutung waren, doch für die Privat-Speculation keinen Gewinn abzuwerfen versprachen und aus diesem Grunde von dem Staate gebaut werden mussten. Die westphälische Eisenbahn hat in dem vergangenen Jahre eine Verzinsung des Anlage-Capitals von 0,89 pCt., die Ostbahn von 2,7 pCt., die Saarbrücker Eisenbahn von 2 pCt. abgeworfen. Die Einnahmen der Staatseisenbahnen sind in stetem Wachsen geblieben. Bei der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn ist sie in dem vergangenen Jahre so bedeutend gestiegen, dass der Etat für diese Eisenbahn im Jahre 1855 eine Mehr-Einnahme von 170000 thlr. gegen den vorjährigen Etat als zuverlässig in Aussicht stellt. Der Ueberschuss dieser Eisenbahn hat in dem verflossenen Jahre 68000 thlr. betragen, wobei es noch möglich war, bedeutende Ausgaben für Betriebsmittel machen zu können. Der Ueberschuss für dieses Jahr ist nur auf 30000 thlr. berechnet, weil die Anschaffung von neuen Betriebsmitteln in grösserem Umfange und neue Bahnbauten vorgenommen werden sollen. Die Betriebs- und Verwaltungskosten für dieses Jahr sind

*) Der zwischen der Königlichen Staats-Regierung und der Direction der Münster-Hammer Bahn unter dem 12. Januar d. J. abgeschlossene Vertrag beruht auf der wesentlichen Grundlage, dass der Staat das volle Eigenthumsrecht der Bahn mit Activis und Passivis gegen Gewährung einer festen Rente von 4 pCt. jährlich an die Besitzer der Münster-Hammer Eisenbahn-Actien, unter Verwendung des oben noch verbleibenden Reinertrages zur Amortisation, mit dem 1. Januar 1855 erwirbt. Auf den Bau und die Ausstattung der Bahn mit Betriebsmitteln sind bisher in runder Summe 1500000 Thaler verwendet worden. Der Bau selbst hat eine Ausgabe von etwa 1275000 Thaler, d. h. durchschnittlich 280000 Thaler für die Meile erfordert, und ist daher vollkommen preiswürdig zu erachten. Das fahrende Zeug besteht in 5 Locomotiven, 15 Personen- und 145 Lastwagen mit den dazu gehörigen Reserven, und entspricht dem Umfange des gegenwärtigen Betriebes. Gegen den Erwerb dieses Kaufgegenstandes hätte der Staat
a) für 11964 Stück volleingezahlter Stamm-Actien à 4 pCt. eine Rente von 47856 Thlr. und
b) für Verzinsung und Amortisation von 200000 Thlr. in 4½procentigen Prioritäts-Obligationen 10000 Thlr., im Ganzen an Renten und Zinsen die Summe von 57856 Thlr. jährlich zu verwenden. Hierzu tritt noch die der Köln-Mindener Gesellschaft zu zahlende Rente für Mitbenutzung der Lippe-Brücke, welche etwa 2500 Thlr. jährlich beträgt. Die Gesammtheit der vom Staat zu übernehmenden Lasten stellt sich daher in runder Summe auf 60000 Thlr.

Die Einnahmen der Münster-Hammer Bahn sind seit der Eröffnung des Betriebes im Mai 1848 in stetiger Zunahme geblieben und haben für das Jahr 1854 bereits 115000 Thlr., d. h. über 5000 Thlr. mehr als im Jahre 1853 ergeben. Der Ertrag dürfte unter günstigen Verhältnissen noch bedeutenderer Steigerung fähig sein, und wird namentlich dann wesentlich zunehmen, wenn die Emsbahn bis nach Emden in Betrieb kommt. Die Betriebs-Ausgaben haben für das Jahr 1854 die Summe von 52726 Thlr., d. h. 46 pCt. der Brutto-Einnahme betragen, so dass sich für die Actien-Inhaber eine Dividende von 3¾ pCt. berechnen lässt. Nach aller Wahrscheinlichkeit wird der Reinertrag des Jahres 1855 schon eine Dividende von 4 pCt. gestatten, und die Gefahr des Staates bei Uebernahme einer festen Rente von 4 pCt. ist daher fast nichtig.

auf 1 Mill. 627193 thlr. berechnet, wovon 33000 thlr. auf die Vermehrung der Betriebsmittel und 70000 thlr. auf die Convertirung der Prioritäts-Actien kommen. Die Verwaltungs- und Betriebskosten der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn betragen 62,2 pCt. der Einnahmen, und es bleibt mithin ein Reingewinn von 37,8 pCt. Wären die Verhältnisse in baulicher und anderer Beziehung günstiger, so würde der Reingewinn jedenfalls ein höherer sein. Er ist jedoch als nicht ungünstig zu bezeichnen, da nach einer bei allen preussischen Eisenbahnen angestellten Berechnung im Jahre 1853 die Ausgabe an Betriebs- und Verwaltungskosten bei der Bahn, welche das günstigste Verhältniss hatte, 38,48 pCt., bei derjenigen, welche das ungünstigste Verhältniss hatte, 76,41 pCt. in Anspruch nahm. Ungünstiger stellte sich das Verhältniss zwischen Einnahme und Ausgabe auf der Ostbahn heraus, da die letztere auf 72,8 pCt. der Einnahme berechnet werden muss. Diese Bahn zeigt aber eine so günstige Entwickelung, dass sich dies Verhältniss fortlaufend besser gestalten wird. Bei der westphälischen Eisenbahn verhalten sich die Kosten der Verwaltung und des Betriebes zur Brutto-Einnahme von 366700 thlr. wie 79,3 zu 100. Da in dem Jahre 1853 dieses Verhältniss wie 65,52 zu 100 war, so scheint sich dasselbe ungünstiger gestalten zu wollen, wie denn überhaupt die Ergebnisse dieser Eisenbahn den gehegten Erwartungen nicht entsprechen. Bei der Saarbrücker Eisenbahn werden voraussichtlich die Verwaltungs- und Betriebskosten von 130800 thlr. gegen die Einnahme 68,1 pCt. in Anspruch nehmen, ein Verhältniss, welches sich seit dem Jahre 1853 nicht wesentlich geändert hat.

Zwei Momente sind es, durch welche die preussische Regierung mächtig in das Verkehrsleben der Privat-Eisenbahnen eingreift, die Eisenbahnsteuer, welche eine allmähliche Amortisation und einen Rückfall sämmtlicher Privatbahnen an den Staat nach Ablauf von 90 Jahren bezweckt, und die Zinsgarantien, die manchen damit begünstigten Bahnen mit der Zeit sehr lästig werden dürften.

Die Anforderungen, welche in Bezug auf Abgaben an die preussischen Privat-Eisenbahnen gestellt werden, gewinnen eine immer bedeutendere Höhe. Während seit Beginn des Jahres 1853 eine Abgabe an den Staat zu entrichten ist, wird nunmehr auch ein Heranziehen der Eisenbahnen zu den Communalsteuern beabsichtigt.

Der preussische Staatshaushalt für das Jahr 1854 führt unter dem Einnahme-Titel „Eisenbahnsteuer" einen Betrag von bereits 284140 thlr. auf. Es ist indess, bei den wesentlichen Betriebs-Mehreinnahmen der Eisenbahnen im Jahre 1854 gegen das Vorjahr, voraussichtlich, dass dieser Betrag mindestens auf 300000 thlr. sich erheben wird. Von dieser Abgabe werden zusammen 24 Privat-Eisenbahnen betroffen, welche im Ganzen eine Länge von 347,5 Meilen und ein Gesammt-Anlage-Capital von 143961630 thlr. aufzuweisen haben. Dieses Capitel wird, nach Analogie der Vorjahre, im grossen Durchschnitt einen Reinertrag von mindestens 6,5 Procenten abwerfen, d. h. mithin circa 9457500 thlr. Wenn nun dieser Reinertrag mit einer Besteuerung von etwa 300000 thlr. für das laufende Jahr belegt wird, so würde diese Staatsabgabe durchschnittlich etwa 3,2 Procent des gesammten Reinertrages aller Privatbahnen betragen.

Wird hiermit die in Grossbritannien den Eisenbahnen auferlegte Steuer verglichen, so ergiebt sich Folgendes.

Von den im Jahre 1849 in einer Ausdehnung von 5996 (englischen) Meilen im Betriebe befindlichen Eisenbahnen, welche ein Anlage-Capital von 181000000 Pfd. Strl. erheischt hatten und eine Brutto-Einnahme von 11806820 Pfd. Strl. in jenem Jahre aufkommen liessen, wurde Seitens der Eisenbahngesellschaften in England und Schottland (Irland ist steuerfrei)

1) an Personensteuer (passenger tax) . . .	237909	Pfd. Sterl.
und 2) an Einkommensteuer	184921	„ „
sonach zusammen	422830	Pfd. Sterl.

entrichtet.

Hierzu traten noch die sehr hohen Localsteuern, als da sind: Armensteuer, Wegesteuer, Kirchensteuer u. a.; so dass bereits im Jahre 1849 von Actieninhabern eine Bittschrift an das Parlament gerichtet ward, in welcher die hohe Besteuerung einiger Eisenbahnen mit 9 Procent des reinen Einkommens nachgewiesen und Erleichterung beantragt ward, zumal anderes Eigenthum nur etwa 4 Procent zahlte.

Die Garantien, welche der Staat für die Zinsen von Stamm- und Prioritäts-Actien verschiedener Eisenbahnen gewährt, haben im Jahre 1853 gekostet

für die Stargard-Posener Bahn	127733	thlr.
„ „ Aachen-Düsseldorfer Bahn	134120	„
„ „ Ruhrort-Gladbacher Bahn	42183	„
Zusammen	304036	„

während sämmtliche Garantien betreffen

Oberschlesische Bahn Zinsen von	2400000	Thlr.	Stamm-Actien	à 3½	Proc.
Rheinische „ „ „	1250000	„	Priorit.-Actien	à 3½	„
Köln-Mindener „ „ „	13000000	„	Stamm-Actien	à 3½	„
Stargard-Posener „ „ „	5000000	„	„	à 3½	„
Aachen-Düsseldorfer „ „	4000000	„	„	à 3½	„
Ruhrort-Crefeld-Gladbacher „	1500000	„	„	à 3½	„

Der Staat leistet billigerweise die Garantieen nicht umsonst und erholt sich für die Verluste der schlechten Chancen an den günstigeren; nach den Bedingungen, unter denen er seine Garantie gewährt, erlangt er von einzelnen Bahnen nicht unbedeutende Einkünfte. Die Direction der oberschlesischen Eisenbahn z. B. beklagt sich in ihrem Geschäftsbericht für 1854 über die Grösse der von ihr zu bringenden Opfer. „Die Gesammt-Einnahme", heisst es, „hat sich im Jahre 1854 um 296974 thlr. auf 2103194 thlr. gesteigert, woraus sich eine Dividende von circa 18 pCt. ergeben hätte, wenn nicht dem Staate in dem zweiten Nachtrag der Statuten für die Betheiligung mit 3430 Stück Actien oder mit einem Capital von 343000 thlr. und für die Garantie bis mindestens 3½ pCt. der Stamm-Actien Lit. B. im § 9 ein Drittheil des jährlichen Reinertrages über 5 pCt. des Stamm-Actien-Capitals als Super-Dividende zugesichert worden wäre. Diese Super-Dividende betrug im Jahre 1854 201163 thlr. Die Regierung bezog also für ihre 3430 Actien eine Dividende von nahe an 70 pCt., wogegen die Stamm-Actionäre, nachdem die Eisenbahnsteuer noch weitere 83454 thlr. absorbirt hatte, nur 10⅛ pCt. beziehen konnten. Seit 1847 sind an den Staat für jene Garantie von 3½ pCt. und für die Betheiligung mit 343000 thlr. Capital 755193 thlr. an Super-Dividende, excl. der Zinsen und der regelmässigen Dividende bezahlt worden.

Diese Erfahrung ist für diejenigen lehrreich, welche für ihre Unternehmungen Staatshülfe begehren, sie ist eine tröstliche Ausnahme für die Steuerzahlenden, aus deren Opfer die Folgen der Staatsgarantieen bestritten werden, wenn sie ungünstige sind.

Zu den älteren Staatsgarantieen ist im Jahre 1854 noch eine neue getreten, sie betrifft das Anlage-Capital einer Eisenbahn von Deutz nach Giessen mit einer Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen, so wie einer festen Rheinbrücke zwischen Köln und Deutz. Die Hauptbahn von Deutz über Siegburg, Betzdorf und Wetzlar nach Giessen ist 22¼ Meilen lang und auf 13922350 thlr. veranschlagt, die Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen ist 2½ Meilen lang und zu 1624260 thlr. veranschlagt, die Kosten der Rheinbrücke auf 3 Millionen. Die zur Deutz-Giessener und zum Brückenbau, welche beide binnen 4 Jahren fertig sein sollen, nöthige Summe von 8½

Millionen will die Köln-Mindener Gesellschaft durch eine Anleihe von 20 Millionen Thaler Nennwerth, zu 4 pCt. verzinslich und jährlich mit ½ pCt. aus den Ueberschüssen zu tilgen, aufbringen. Für die Rheinbrücke wird von der Stadt Köln und der rheinischen Eisenbahn ein zinsenfreier Beitrag von 500000 thlr. gewährt. Stellt sich der Ertrag nicht auf 4 pCt., so trägt die Köln-Mindener Gesellschaft das erste ausfallende halbe Procent, einen grösseren Ausfall aber der Staat.

Die Vortheile, welche der Landes-Vertheidigung und dem Verkehr aus den beabsichtigten Bauten erwachsen werden, sind bekannt; sie vereinigen sich in einem Unternehmen, dessen Bestimmung es ist, die drei Rheinfestungen Cöln, Coblenz und Mainz, so wie viele wichtige Handelsplätze der Rheingegend in unmittelbare Verbindung zu setzen und zugleich die norddeutschen, nordfranzösischen, belgischen und niederländischen Bahnen mit den durch das mittlere und südliche Deutschland bis zur Schweiz führenden Eisenbahnen in Zusammenhang zu bringen. Wenn es von den strategischen Rücksichten geboten erschien, zunächst eine Eisenbahn auf dem rechten Rheinufer sicher zu stellen, so musste von der Anlage einer Uferbahn (von Deutz über Neuwied und Ehrenbreitstein nach Wiesbaden) nicht allein aus militairischen Gründen, sondern auch schon deshalb Abstand genommen werden, weil eine solche das Zustandekommen einer zweiten Bahn auf dem rechten Rheinufer sehr erschwert haben würde. Die Entfernung zwischen Cöln und Frankfurt wird dann auf diesem Wege nur 31¼ Meilen betragen. Von der Hauptbahnlinie fallen 18¼ Meilen in das Inland und nur 4¼ Meilen in das Ausland, während bei dem Projecte einer Deutz-Limburg-Wiesbadener Bahn 14,5 Meilen der Hauptbahn auf das Ausland und nur 9,8 Meilen auf das Inland kommen würden. Für die gewählte Linie spricht überdies, dass auf ihr die Bahn nur unbedeutende und regelmässige Steigungen zu überwinden hat, fast ausschliesslich durch geschützte Flussthäler läuft, sehr betriebsame Punkte verbindet und im Sieg-, Haller- und Dill-Thale die erzreichsten Reviere Deutschlands aufschliesst. Die Richtung auf Giessen gewährt ferner noch den grossen Vortheil, dass sie nicht blos die Verbindung des nieder- und oberrheinischen Eisenbahnnetzes, Cölns mit Frankfurt und Süddeutschland, herstellt, sondern zugleich eine neue, kürzere Eisenbahn-Verbindung von Cöln nach Hessen, Thüringen, Halle, Leipzig und Dresden schafft. Für die zu errichtende feste Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz hat sich, nach gründlicher Untersuchung aller Verhältnisse, die Stelle zwischen dem Frankenplatz und dem Deutzer Bahnhofe der Cöln-Mindener Eisenbahn als die geeignetste ergeben. Die Mittellinie dieser Brücke führt in die Mittellinie des Domes genau von West nach Ost über den Frankenplatz und das Werft über den Fluss zum nördlichen Theile des Deutzer Bahnhofes. Der eiserne Ueberbau, von durchsichtigem Gitterwerk, wird auf drei massiven Strom-Mittel- und zwei Widerlags-Pfeilern ruhen; die Weite jeder der vier Oeffnungen wird 313 Fuss betragen. Der Ueberbau der Brücke soll keinen Schiffsdurchlass erhalten; dagegen wird die Brückenbahn eine solche Höhe haben, dass Dampfschiffe, selbst bei höherem Wasserstande, mit gelegten Schornsteinen noch durchfahren können. Zur Benutzung für den Eisenbahnverkehr und andererseits für den Pferdewagen-Verkehr erhält die Fahrbahn zwei Abtheilungen, und ausserdem werden daneben noch zwei hinreichend breite Wege für die Fussgänger angelegt. Die eine Abtheilung des Brückenfahrweges wird für Eisenbahn-Fahrzeuge eingerichtet, so dass die Wagen ohne Umladung von dem einen auf das andere Ufer übergehen können. Eine Hebungs-Anstalt wird auf dem linken Ufer die Fahrzeuge auf die Brücke und von der Brücke fördern. Ueberdies wird auch jetzt schon darauf Bedacht genommen, eine Verbindungsbahn durch die Stadt Cöln zu führen, welche die verschiedenen Bahnhöfe auf dem linken Rheinufer unter sich und mit der Cöln-Mindener Eisenbahn in ununterbrochene Schienen-Verbindung setzen soll.

Im Bau, begriffen oder mit Concessionen versehen waren in Preussen 1854 folgende Privatbahnen:

Posen-Lissa-Breslau mit Zweigbahn Lissa-Glogau	27	Meilen
Königsberg-Tilsit-Memel	29	„
Zweigbahnen der Oberschlesischen Eisenbahn (Oppeln-Myslowitz-Gleiwitz u. s. w.)	19	„
Schweidnitz-Reichenbach	2⅔	„
Dortmund-Soest	6½	„
Oberhausen-Arnheim, wovon auf Preussischem Gebiet	9½	„

Der Ausbau dieser wichtigen internationalen Bahn, welche das deutsche Bahnnetz mit dem holländischen und namentlich den Seehäfen Amsterdam und Rotterdam in Verbindung setzt, wird mit wenig Energie betrieben; es waren 1854 nur 1000 Arbeiter dabei beschäftigt, während Oesterreich an der Triest-Laibacher Bahn im März dieses Jahres 11345 beschäftigte.

Bonn-Rolandseck	1½	„
Köln-Neuss-Crefeld und Zweigbahn zum Anschluss an die Aachen-Düsseldorfer Bahn	7	„
Düren-Schleiden	6¾	„
Ratibor-Rybnik-Idahütte	11½	„
Ratibor-Leobschütz	5	„
Zusammen	125⁵⁄₁₂	Meil.

Unter denjenigen Projecten, deren Ausführung mit einiger Sicherheit im Laufe der nächsten Zeit entgegengesehen werden kann, sind die vornehmsten

Berlin-Stralsund über Neu-Strelitz oder Passow an der Stettiner Bahn und Greifswald . . . . 29 Meilen.

Letztere Richtung würde längs der Meeresküste hinlaufen, also ein weit geringeres Verkehrsgebiet haben als die Neu-Strelitzer Route, welche ausserdem für Stralsund als kürzer, von grösserem Nutzen als auch von grosser Wichtigkeit für die Versorgung von Berlin werden dürfte, da sie nur fruchtbare Gegenden durchschneidet.

Es würde auch eine zu grosse Ueberbürdung der Berlin-Stettiner Bahn, welche jeden Transit der Ostbahn nach Berlin kaum zu bewältigen im Stande ist, sein, wenn dieselbe auch noch diesen neuen Verkehr von Stralsund in sich aufnehmen sollte, in dem Jahresberichte der Berlin-Stettiner Bahn für 1854 ist bekanntlich die Drohung ausgesprochen, dass die Verwaltung sich nur auf einen „stabilen" Verkehr einrichten würde; es würde sich daher Nichts dringender für die Regierung empfehlen lassen, und Nichts ihr mehr den Dank des Publicums verschaffen, als wenn sie dieser Drohung durch schleunige Herstellung der directen Bahn von Berlin nach Kreuz ein Paroli böte, und die Stettiner Bahn dadurch auf das ihr zusagende Verkehrs-Quantum beschränkte.

Die Linie Berlin-Kreuz hätte eine Länge von circa . . 24 Meilen.

Minder zweckmässig scheint die Abzweigung von Fürstenwalde oder Frankfurt a. O. nach Kreuz.

Es sind ferner zu erwähnen:

Stargard-Colberg . . . . 14 „

Auch von einer Verlängerung bis Cöslin ist neuerdings die Rede.

Bromberg-Thorn . . . . 6 „

Durch Verlängerung von Thorn bis Lowicz würde die kürzeste Verbindung Berlins mit Warschau erzielt.

Fürstenwalde-Bautzen oder Görlitz s. oben	23	„
Reichenbach-Frankenstein-Glatz	6	„
Neisse-Leobschütz	6½	„

Gotha-Langensalza-Mühlhausen-Göttingen, 13 Meilen, wovon auf preussischem Gebiete	9 Meilen
Halberstadt-Quedlinburg-Ballenstedt, 8 Meilen, wovon auf preussischem Gebiet	4 „
Halle über Nordhausen nach Kassel	28 „

Das schon seit längerer Zeit bestehende Comité zum Bau dieser Bahn zur näheren Verbindung Berlins mit Frankfurt a. M. und zur Eröffnung eines neuen Schienenweges von Berlin nach Cöln, welcher fast nur preussisches Territorium berührt, hat unterm 29. December 1853 eine Aufforderung zur Actienzeichnung in Betreff der Betheiligung bei dem Unternehmen an diejenigen erlassen, welche hiervon zunächst berührt werden dürften. Nach den bisher angestellten Ermittelungen würde der Bau der Bahn über Eisleben, Nordhausen, Heiligenstadt nach Kassel gegen 12 Millionen Thaler kosten. Dabei stellen sich folgende Abkürzungen heraus: Die Strecke von Halle nach Kassel beträgt jetzt über Eisenach $36\frac{1}{4}$ Meilen, über Nordhausen würde sie dagegen nur 28 Meilen betragen. Der Schienenweg über Magdeburg nach Hamm umfasst jetzt eine Länge von $57\frac{1}{4}$ Meilen und weiter bis Cöln 77 Meilen, über Eisenach nach Hamm $57\frac{1}{2}$ Meilen und weiter bis Cöln $77\frac{1}{4}$ Meilen, dagegen würde bei dem Bau der Halle-Kasseler Bahn die Strecke über Kassel nach Cöln nur 69 Meilen betragen und über Kassel nach Frankfurt a. M. 55 Meilen, während sie jetzt über Eisenach nach Frankfurt a. M. $59\frac{1}{10}$ Meilen ausmacht. Es bleibt hierbei noch zu bemerken, dass diese Längenersparnisse sich auf alle Routen übertragen, welche über Leipzig von Dresden, Glogau, Breslau, Krakau, Wien, Prag in Halle einmünden und über Hamm und Cöln nach Emden, Holland, Belgien und Frankreich weiter gehen.

Ein ähnliches Project, eine Abkürzung des Weges von Norddeutschland nach Baiern, durch Erbauung einer Parallelbahn der sächsisch-bairischen Bahn von Halle über Weissenfels nach Hof durch die reussischen Fürstenthümer zu erzielen, ist noch zu sehr in weitem Felde, um jetzt schon näher darauf einzugehen.

Seehausen-Salzwedel-Uelzen (Zweigbahn der Magdeburg-Wittenberger Bahn) 11 Meilen, wovon auf preussischem Gebiete .	6 Meilen
Paderborn-Bielefeld	$4\frac{2}{3}$ „
Rittershausen-Opladen (Cöln-Mindener Bahn)	$3\frac{1}{3}$ „
Sieg-Ruhr-Bahn (Hagen-Siegen)	12 „
und Fortsetzung über Kirchen, Dillenburg, Wetzlar, Giessen 13 Meilen, wovon auf preussischem Gebiet .	$10\frac{1}{4}$ „
Rolandseck-Coblenz	6 „
Coblenz-Bingen	$7\frac{1}{2}$ „
Vierssen (Aachen-Düsseldorf) Venlo $2\frac{1}{4}$ Meilen, auf preussischem Gebiet	$1\frac{1}{4}$ „
Düren-Erkelenz	$4\frac{1}{4}$ „
Schleiden-Trier	13 „
Saarbrücken-Trier (über Saarlouis, Dillingen, Merzig, Saarburg mit Zweigbahn zur Grenze nach Luxemburg) 12 Meilen, wovon auf preussischem Gebiet	8 „

Von den belgischen Häfen erstrecken sich, theils schon im Betriebe, theils im Bau begriffen, Eisenbahnen bis nach Luxemburg, und anderseitig reichen die Eisenbahnen von der Schweiz und vom Süden Deutschlands bis nach Saarbrücken in Preussen herauf. Es fehlte nur noch eine kurze Strecke, um die Lücke zwischen den vom Norden und den vom Süden kommenden Eisenbahnen auszufüllen. Dieses Mittelglied soll durch eine Eisenbahn gegeben werden, welche von der luxemburgischen Grenze über Trier nach Saarbrücken geht. Dem schon in Trier bestehenden Comité ist für den Bau einer solchen Eisenbahn die Erlaubniss ertheilt worden, zur Herbeischaffung des erforderlichen Anlage-Capitals, für welches eine Staats-

Zinsgarantie von 4 pCt. in Aussicht gestellt wird, eine Actien-Gesellschaft zu bilden. An die Ausführung dieses Eisenbahnprojectes ist aber von Seiten des Staates die Bedingung geknüpft worden, dass dem Handelsministerium der Bau überlassen bleibe, was um so angemessener erscheint, als die projectirte Eisenbahn sich unmittelbar an die Saarbrücker Staatseisenbahn anschliesst. — Die Bahn wird eine Länge von 12 Meilen haben, und ihre Anlagekosten sind auf 6000000 thlr. veranschlagt. Sie ist eine der wichtigsten und dringendsten für den internationalen Verkehr Deutschlands. Sie wird theilweise verhindern, dass der Verkehr Süddeutschlands nach den französischen und belgischen Häfen über die nordfranzösischen Bahnen abgelenkt werde, auch ist sie ein wichtiges Mittelglied für eine dereinstige Ueberlandpost von Triest nach Ostende oder Calais.

Im übrigen Deutschland waren an Staatsbahnen zu Anfang des Jahres 1855 folgende Strecken projectirt oder im Bau begriffen:

in Baiern:

München-Salzburg	15 Meilen,
Rosenstein-Kufstein	4½ „
zusammen	19½ Meilen,

in Hannover:

Westbahn (Emden-Rheina und Osnabrück-Löhne)	19 Meilen,
die noch auszufüllenden Lücken an den übrigen Staatsbahnen	15⁷⁄₁₀ „
zusammen	34⁷⁄₁₀ Meil.,

in Baden:

die Bahn im Ober-Rheinthal von Basel bis Waldshut, welche theilweise durch schweizerisches Gebiet läuft, und einige kleinere andere Strecken	8¾ Meilen,

in Braunschweig:

Sectionen der Staatsbahn	7 Meilen.

Folgende Privatbahnen waren Anfangs 1855 im Bau begriffen oder concessionirt:

	Meilen	Anlage-Capital
Wiesbaden-Niederlahnstein	8	
Neustadt-Weissenburg	6	2514286 thlr.
Dresden-Tharandt (1855 eröffnet)	2½	1700000
Frankfurt a. M.-Homburg	2	
Homburg-Zweibrücken	1½	

Ferner ist in Folge der von der österreichischen und der Königlich sächsischen Regierung zur Ausführung einer Eisenbahn von Zittau nach Reichenberg ertheilten Concession das Directorium der Löbau-Zittauer Eisenbahn-Gesellschaft in der Eigenschaft eines provisorischen Comité's ermächtigt worden, die Actienzeichnung für dieses Unternehmen, bei welchem sich die Königl. sächsische Staatsregierung mit dem vierten Theile des auf 2½ Millionen Thaler veranschlagten und mit 4 Procent zu verzinsenden Anlage-Capitals betheiligen wird, zu eröffnen.

Bei weitem die wichtigste unter den wenigen Bahnen, zu deren Ausführung gegenwärtig Privatkräfte zusammengetreten sind, ist die Werra-Bahn, von Lichtenfels über Coburg nach Eisenach, weil sie die Nordseehäfen direct mit dem Innern Deutschlands in Verbindung setzt und so eine wesentliche Lücke des deutschen Eisenbahnnetzes ausfüllt. Nachdem eine englisch-französische Capitalisten-Gesellschaft die Concession erlangt, ist dieselbe bei Verlust der deponirten Caution von 250000 Francs verpflichtet, den Bau am 1. October d. J. zu beginnen. In der General-Versammlung der thüringischen Gesellschaft zu Weissenfels am 30. Juni d. J. ist die Di-

rection autorisirt, sich bereit zu erklären, den Bau von Eisenach bis zur meiningischen Grenze in Entreprise zu nehmen. Ein Antrag zur Betheiligung der Gesellschaft mit 1 Million Thaler Actien ward einer ausserordentlichen General-Versammlung zugewiesen. Schliesslich sind noch zwei Projecte zu erwähnen, welche beide eine bedeutende Abkürzung für den grösseren durchgehenden Verkehr bezwecken. Die thüringische Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigt, eine Zweigbahn von Weissenfels nach Leipzig und die Berlin-Anhalter Gesellschaft von Wittenberg nach Halle und Leipzig anzulegen.

Im Vergleich mit denjenigen grösseren auswärtigen Ländern, welche bereits ein ausgebildetes Eisenbahnnetz besitzen, ergiebt sich Folgendes:

	Ende 1854 eröffnete Eisenbahnlänge in preuss. M.	Verwandtes Capital in Mill. Thalern	Anlagekosten pr. Meile thlr.
Deutschland mit Ostpreussen und Posen	1207	540	447390
Frankreich	621	534	860000
Grossbritannien und Irland	1720	1906	1108140
Vereinigte Staaten	4550	897	197140

	Q.-Meilen auf 1 Meile Eisenbahn	Einwohner auf 1 Meile Eisenbahn	Auf den Kopf Bevölkerung trifft vom Anlagecapital thlr.
Deutschland	10,9	39351	11,5
Frankreich	15,7	57620	14,9
Grossbritannien	3,3	16032	69,1
Vereinigte Staaten	32,4	5274	37,4

Deutschlands Seeschifffahrt und Rhederei
im Jahre 1854.

Häfen.	Jahr.	Angekommen. Schiffszahl.	Angekommen. Tragfähigkeit.	Ausgelaufen. Schiffszahl.	Ausgelaufen. Tragfähigkeit.	Bemerkungen.
Altona	1854	1922	75055	—	—	Lasten à 4000 Pfund gleich 3742 Zollpfund.
	1853	1717	65033	1734	66563	
	1852	1728	66350	1728	53218	
	1851	1576	62108	1501	46122	
	1850	1317	50780	1245	50070	
Brake	1854	—	—	—	—	Lasten à 4000 Pfund gleich 3842 Zollpfund.
	1853	406	33854	416	35582	
	1852	485	35553	485	39303	
	1851	431	32541	431	32541	
	1850	401	32018	344	25320	
Bremen	1854	2825	224761	2853	229725	Lasten à 4000 Pfund gleich 3988 Zollpfund.
	1853	2729	189053	2696	193895	
	1852	2665	204817	3125	314378	
	1851	2928	171603	2943	181124	
	1850	1382	135386	1359	137252	
Danzig	1854	1504	269260	1500	265941	Lasten à 4000 Pfund gleich 3740 Zollpfund.
	1853	1748	298450	1760	299200	
	1852	1152	115100	1185	118500	
	1851	1338	132421	1324	123794	
	1850	1137	113700	1147	114700	
Hamburg	1854	4896	301368	4870	296938	Lasten à 6000 Pfund gleich 5612 Zollpfund.
	1853	4174	247831	4251	252941	
	1852	4440	280565	4480	281228	
	1851	4169	248179	4129	247712	
	1850	4094	243532	4114	204362	

Häfen.	Jahr.	Angekommen. Schiffszahl.	Angekommen. Tragfähigkeit.	Ausgelaufen. Schiffszahl.	Ausgelaufen. Tragfähigkeit.	Bemerkungen.
Harburg	1854	1032	42371	1020	62236	Lasten à 4000 Pfund gleich 3740 Zollpfund.
	1853	844	34851	859	35476	
	1852	691	31050	675	35476	
	1851	335	15802	318	14946	
	1850	152	5710	144	5472	
Jadeplätze	1854	keine Berichte eingelaufen				Lasten a 4000 Pfund gleich 3842 Zollpfund; im Jahre 1850 sind die Küsten- und Flussschiffe inbegriff., mit diesen war die Zahl d. eingelauf. Fahrzge. 1852 1695.
	1853	150	6421	148	6299	
	1852	245	8884	230	8252	
	1850	1437	21877	1437	21877	
Kiel	1854	keine Berichte eingelaufen				
	1853	2838	34559	2857	34647	Ohne Dampfschiffe Commerzlasten à 4000 Pfund.
	1852	2634	41100	2634	41100	
	1851	2316	34423	2316	34423	Lasten à 5200 Pfund gleich 5040 Zollpfund.
	1850	1062	19423	1062	19423	
Leer	1854	1338	17592	980	15070	Lasten à 6000 Pfund gleich 5612 Zollpfund.
	1853	keine Berichte eingelaufen				
	1852	637	10287	534	9921	
	1851	551	14497	481	13539	
	1850	537	12065	470	11772	
Lübeck	1854	1053	58474	—	—	Lasten à 4120 Pfd. einschliesslich 177 Dampfschiffe.
	1853	1018	60762	1004	61007	Lasten à 4000 Pfund gleich 2000 Zollpfd. ohne Dampfschiffe.
	1852	1022	63569	1064	68293	
	1851	1096	64598	1091	63746	
	1850	1153	71020	1154	71605	
Memel	1854	1766	208984	1570	183266	Lasten à 4000 Pfund gleich 3740 Zollpfund.
	1853	984	129591	1007	134380	
	1852	740	92083	760	97132	
	1851	1104	143210	1098	141808	
	1850	848	107728	854	109205	
Neuvorpommern (Stralsund, Greifswald, Wolgast)	1854	668	37883	670	36318	Lasten à 4000 Pfund gleich 3740 Zollpfund.
	1853	677	37000	721	42650	
Pillau	1854	1145	78688	1064	70647	einschliesslich 44 Dampfer b. Eingang u. 45 b. Ausgang.
	1853	1010	49529	1014	52355	einschliessl. 47 Dampfschifffahrten.
	1852	880	49729	852	49729	
	1851	1346	72811	1376	76234	
	1850	1295	85252	1318	87145	
Stralsund siehe Neuvorpommern						
Triest einschliesslich Dampf- und Küstenschifffahrt jeder Art.	1854	13262	862703	13294	868208	Tonnen à 2000 österreichische Pfund gleich 2240 Zollvereins-Pfund.
	1853	14077	824325	15240	851561	
	1852	13974	783983	13957	782669	
	1851	12054	702575	12047	706227	
	1850	10756	660187	10368	663609	

Häfen.	Jahr.	Angekommen. Schiffszahl.	Angekommen. Tragfähigkeit.	Ausgelaufen. Schiffszahl.	Ausgelaufen. Tragfähigkeit.	Bemerkungen.
Swinemünde*)	1854	2557	167224	2551	176441	Ausserdem 121 Dampfschiffe. Lasten à 4000 Pfund gleich 3700 Zollpfund.
	1853	2521	177827	2382	169774	
Stettin, Swinemünde, Anclam, Cammin, Demmin, Wollin, Uckermünde.	1852	1665	152511	1646	215419	
	1851	1722	147736	1575	140425	
	1850	1531	138222	1563	149839	
Warnemünde (Rostock.)	1854	568	30000	591	36000	Lasten à 6000 Pfund gleich 5809 Zollpfund.
	1853	590	36000	613	32000	
	1852	581	29050	654	31700	
	1851	620	31000	658	32900	
	1850	489	24540	503	25150	
Wismar	1854	264	—	266	—	Lasten à 6000 Pfund gleich 5809 Zollpfund.
	1853	—	—	—	—	
	1852	295	14250	299	14950	
	1851	266	13330	269	13450	
	1850	345	15403	349	14388	
Weserplätze Oldenburgs, ausser Brake.	1854	kein Bericht eingelaufen.				einschliesslich Dampfschiffe. Lasten à 4000 Pfund gleich 3842 Zollpfund.
	1853	206	11670	220	15137	
	1852	249	12791	244	10722	

Vorstehende Liste leidet an derselben Unvollkommenheit, welche wir schon in früheren Jahrgängen dieses Jahrbuches beklagt haben. Von den hannoverschen und oldenburgischen Häfen liegen uns Berichte für 1854 nicht vor, und die Mittheilungen über andere Häfen sind ungleich, unvollständig und ungenau.

Eine Ausscheidung der leeren und beladenen Schiffe, der Segel- und Dampfschiffe war nicht möglich, die Triester Berichte trennen nicht einmal See- und Küstenfahrer.

Ueber die Seeschifffahrt in Preussen, Hamburg, Bremen und Oesterreich liegen folgende amtliche Berichte vor.

*) 1854 und 1853 einschliesslich der Küstenfahrer, da dieselben auch bei den anderen preussischen Häfen inbegriffen sind.

Preussens Schifffahrt (einschliesslich Dampfschifffahrt, aber a

Herkunft.	Flagge: Dänische				Mecklenburgische				Schwedische		
	Total		davon in Ballast		Total		davon in Ballast		Total		davon in Ball
Z. = Schiffszahl. L. = Lasten.	Z.	L.	Z.	L.	Z.	L.	Z.	L.	Z.	L.	Z.
Dänemark	730	38327	581	34120	19	2730	19	2730	16	876	12
Mecklenburg	2	58	2	58	99	13731	96	13430	1	52	1
Hansestädte	31	1697	8	570	16	2046	10	1433	10	653	3
Russland	11	821	5	223	.	.	.	.	1	53	.
Schweden	6	513	4	411	5	682	5	682	183	8254	21
Norwegen	25	944	.	.	1	40	.	..	2	129	.
Grossbritannien	62	3515	6	876	119	17435	14	2130	14	1139	.
Niederlande	7	398	1	79	3	395	2	283	.	.	.
Belgien	7	698	3	438	9	1223	4	573	.	.	.
Frankreich	2	154	1	105	2	290	1	133	5	480	.
Spanien	19	1838	.	.	7	1294	.	.	4	460	.
Portugal	3	532	.	.	1	160	.	.	1	173	.
Neapel und Sicilien	8	547	.	.	.	.	.	.	1	107	.
Anderes Italien	1	84	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordamerika	.	.	.	.	1	195	.	.	.	.	.
Von der Ostseeflotte	1	26	.	.	4	448	.	.	.	.	.
Spanisches Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	1	193	.
Mexico u. Cent.-Amerik.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	915	50152	611	36880	286	40669	151	21367	239	12569	37
Preussen	11	656	5	232	19	2904	19	2904	5	330	4
Total	926	50808	616	37112	305	43573	170	24271	244	12899	41

Herkunft.	Britische				Hannoversche				Oldenburgische		
Dänemark	150	20794	149	20547	45	2144	38	1954	8	582	8
Mecklenburg	2	206	1	135	4	157	4	157	1	23	1
Hansestädte	4	438	2	254	102	4875	12	758	29	2075	.
Russland	.	.	.	.	1	111	.	.	.	.	.
Schweden	47	6842	47	6842	.	.	.	.	2	136	2
Norwegen	5	712	4	658	2	92	.	.	.	.	.
Grossbritannien	693	85878	100	14296	119	7132	11	1121	12	809	.
Hannover u. Oldenburg	1	76	.	. .	37	1662	18	975	8	451	6
Niederlande	1	190	1	190	9	677	4	384	1	77	1
Belgien	.	.	.	.	22	2047	11	1114	.	.	.
Frankreich	4	741	1	261	7	609	4	381	.	.	.
Spanien	18	2433	.	.	6	502	.	.	3	224	.
Portugal	.	.	.	.	5	633	.	.	.	.	.
Neapel und Sicilien	1	176	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Anderes Italien	1	117	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Türkei u. Ionische Inseln	.	.	.	.	1	74	.	.	1	86	.
Nordamerika	1	58	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Westindien, spanisches	1	194	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Von der Ostseeflotte	13	2517	10	2193	.	.	.	.	.	.	.
Mexico u. Cent.-Amerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Brasilien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordküste von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	942	121377	315	45376	360	20715	102	6844	65	4463	18
Preussen	121	16783	118	16399	15	514	11	413	.	.	.
Total	1063	138160	433	61775	375	21229	113	7257	65	4463	18

1) Belgische. 2) Französische. 3) Neapolitanische. 4) 6 neapolitanische u. 1 französis

…liesslich der Küstenschifffahrt[1]) im Jahre 1854. a. Eingelaufene Schiffe.

Norwegische Total L.	Norwegische davon in Ballast Z.	Norwegische davon in Ballast L.	Hanseatische Total Z.	Hanseatische Total L.	Hanseatische davon in Ballast Z.	Hanseatische davon in Ballast L.	Russische Total Z.	Russische Total L.	Russische davon in Ballast Z.	Russische davon in Ballast L.	Portugiesische Total Z.	Portugiesische Total L.	Portugiesische Davon in Ballast Z.	Portugiesische Davon in Ballast L.
907	15	854	7	468	4	303	.	.	.	.	.	.	.	.
54	1	54	1	113	1	113	.	.	.	.	.	.	.	.
64	.	.	66	5258	12	914	.	.	.	.	1	264	1	264
178	4	178	3	495	.	.	11	1392	4	698	.	.	.	.
999	13	429	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12174	6	584	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2487	7	366	23	1987	1	87	9	1196	7	952	1	70	1	70
.	.	.	1	48	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
57	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
158	.	.	1	54	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
561	.	.	3	374	.	.	.	.	.	.	1	70	.	.
248	.	.	1	247	.	.	3	622	.	.	4	653	.	.
73	.	.	1	65	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	1	112	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17965	46	2470	108	9226	18	1417	23	3210	11	1650	7	1057	2	334
520	5	205	5	314	9	125	.	.	.	.	3	415	3	415
18485	51	2675	113	9540	20	1542	23	3210	11	1650	10	1472	5	749

Niederländische Total L.	Niederländische davon in Ballast Z.	Niederländische davon in Ballast L.	Andere Total Z.	Andere Total L.	Andere davon in Ballast Z.	Andere davon in Ballast L.	Preussische Total Z.	Preussische Total L.	Preussische davon in Ballast Z.	Preussische davon in Ballast L.	Total Z.	Total L.	Total davon in Ballast Z.	Total davon in Ballast L.
6913	106	6331	.	.	.	.	555	28150	459	24880	1663	101896	1391	92893
.	.	.	.	.	.	.	34	669	21	492	145	15068	128	14492
4134	22	1034	1	122	1	122	52	2751	20	1096	393	24377	91	6643
455	3	299	.	.	.	.	2	309	1	255	38	3814	17	1653
194	3	143	.	.	.	.	59	2745	7	734	336	20365	102	10696
450	.	.	.	.	.	.	8	630	4	476	361	15171	14	1718
14550	35	2686	1	380	.	.	1241	189176	200	43231	2560	325754	382	65815
689	6	414	.	.	.	.	.	.	.	.	58	2878	30	1729
19488	125	7982	.	.	.	.	9	1548	6	1115	337	22831	140	10118
489	1	64	2	260	1	198	16	2372	2	211	64	7146	22	2590
1910	3	236	10	751	.	.	61	6871	27	5110	121	15023	44	6763
1350	.	.	.	.	.	.	48	9228	.	.	127	18334	.	.
214	.	.	.	.	.	.	27	5400	.	.	50	8882	.	.
.	.	.	5	733	.	.	.	.	.	.	17	1701	.	.
.	.	.	7	864	.	.	1	154	.	.	10	1226	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	160	.	.
.	.	.	15	5556	.	.	.	.	.	.	17	5809	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	387	.	.
.	.	.	.	.	.	.	5	571	3	368	23	3562	13	2561
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	112	.	.
.	.	.	.	.	.	.	1	99	.	.	1	99	.	.
.	.	.	.	.	.	.	1	330	.	.	1	330	.	.
50846	304	19189	41	8666	2	320	2120	254003	750	77968	6327	594925	2374	217671
2019	25	1636	.	.	.	.	1182	70179	370	34566	1403	94634	562	57085
52865	329	20825	41	8666	2	320	3302	324182	1120	112534	7730	689559	2936	274756

[1]) Nordamerikanische.

Preussens Seeschifffahrt i

Herkunft. Z. = Schiffszahl. L. = Lasten.	Dänische Total Z.	Dänische Total L.	Dänische davon in Ballast Z.	Dänische davon in Ballast L.	Mecklenburgsche Total Z.	Mecklenburgsche Total L.	Mecklenburgsche davon in Ballast Z.	Mecklenburgsche davon in Ballast L.	Schwedische Total Z.	Schwedische Total L.	Schwedische davon in Balla[st] Z.	
Dänemark	443	17117	49	1411	9	776	.	.	8	328	.	
Mecklenburg	.	.	.	.	10	1054	4	593	1	92	.	
Hansestädte	24	627	1	47	1	99	.	.	2	159	1	1
Schweden	4	193	1	53	17	2721	16	2608	190	8493	122	55
Norwegen	18	669	.	.	1	40	.	.	1	103	.	
Grossbritannien	352	23993	.	.	198	28383	1	46	30	2454	1	
Hannover und Oldenburg	5	145	.	.	.	.	.	.	1	76	.	
Niederlande	27	1779	.	.	7	878	.	.	.	.	.	
Belgien	9	845	.	.	31	4296	.	.	.	.	.	
Frankreich	6	471	.	.	9	1404	.	.	.	.	.	
Spanien	2	230	.	.	.	.	.	.	1	72	.	
Portugal	8	780	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Rio de la Plata	4	369	.	.	.	.	.	.	1	185	.	
Sonstiges Afrika	1	328	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Nach der Ostseeflotte	.	.	.	.	3	336	.	.	.	.	.	
Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Russland	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Summa	903	47537	51	1511	286	39987	21	3247	235	11962	124	5
Preussen	11	656	7	324	16	2536	16	2536	3	235	3	
Total	914	48193	58	1835	302	42523	37	5783	238	12197	127	5

Herkunft	Britische Total Z.	Britische Total L.	Britische davon in Ballast Z.	Britische davon in Ballast L.	Hannoversche Total Z.	Hannoversche Total L.	Hannoversche davon in Ballast Z.	Hannoversche davon in Ballast L.	Oldenburgisch[e] Total Z.	Oldenburgisch[e] Total L.	Oldenburgisch[e] davon in Ballast Z.
Dänemark	8	786	1	70	12	512	1	41	2	107	.
Mecklenburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hansestädte	.	.	.	.	39	1061	4	55	12	781	.
Russland	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Schweden	9	1068	8	1034	.	.	.	.	.	.	.
Norwegen	1	24	1	24	1	80	1	80	.	.	.
Grossbritannien	874	110685	22	1335	179	11145	1	99	25	1857	.
Hannover und Oldenburg	.	.	.	.	31	1368	2	23	9	547	.
Niederlande	2	243	.	.	33	2042	.	.	2	116	.
Belgien	1	231	.	.	31	2542	.	.	1	58	.
Frankreich	1	108	.	.	14	1193	.	.	4	311	.
Spanien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Portugal	.	.	.	.	2	238	.	.	.	.	.
Neapel und Sicilien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rio de la Plata	.	.	.	.	2	506	.	.	.	.	.
Nordküste von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sonstiges Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nach der Ostseeflotte	12	2337	1	310	.	.	.	.	.	.	.
Summa	908	115482	33	2773	344	20687	9	298	55	3777	.
Preussen	128	17694	127	17590	7	248	6	174	1	19	1
Total	1036	133176	160	20363	351	20935	15	472	56	3796	1

1) Belgische. 2) 8 französische und 1 belgisches. 3) 9 neapolitanische, 2 französische

[J]ahre 1854. b) Ausgelaufene Schiffe.

[N]orwegische Total		davon in Ballast		Hanseatische Total		davon in Ballast		Russische Total		davon in Ballast		Portugiesische Total		davon in Ballast	
[Z.]	L.	Z.	L.	Z.	B.	Z.	L.	Z.	L.	Z.	L.	Z.	L.	Z.	L.
5	2197	19	638	4	242	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	42	.	.	40	3582	3	651	3	161	.	.	.	.	.	.
4	408	13	379	1	111	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	8019	51	1738	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	5861	.	.	52	4623	.	.	1	101	.	.	.	.	.	.
6	356	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	410	.	.	3	180	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	468	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5	348	.	.	1	65	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	609	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	205	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	.	.	.	.	.	.	13	1522	7	666	.	.	.	.
[..]9	18314	83	2755	101	8803	3	651	17	1784	7	666	4	609	.	.
[..]0	402	4	162	3	169	2	140	.	.	.	.	3	345	3	345
[..]9	18716	87	2917	104	8972	5	791	17	1784	7	666	7	954	3	345

[Ni]ederländische				Andere				Preussische				Total			
[..]4	1713	3	191	[4] 1	291	1	291	493	20111	12	420	1079	45180	86	3062
1	40	.	.	.	.	.	.	32	451	1	13	44	1637	5	606
[..]4	1501	.	.	.	.	.	.	36	814	.	.	192	8827	9	860
.	.	.	.	.	.	.	.	2	449	1	252	15	1971	8	918
7	385	5	276	[4] 5	2019	5	2019	81	7536	77	7327	328	22934	247	19196
5	373	3	196	.	.	.	.	11	1059	.	.	260	10367	56	2038
[..]6	17415	1	90	[3] 13	2146	5	988	1303	196024	1	92	3387	404687	32	2704
[..]2	540	.	.	.	.	.	.	1	79	.	.	65	3111	2	23
[..]3	24626	.	.	.	.	.	.	19	2004	.	.	475	32278	.	.
[..]9	2107	.	.	[1] 2	184	.	.	30	4297	.	.	136	15028	.	.
[..]7	2031	.	.	[2] 8	815	.	.	137	24027	.	.	213	30773	.	.
5	333	.	.	.	.	.	.	1	234	.	.	9	869	.	.
2	175	.	.	.	.	.	.	2	291	.	.	18	2093	.	.
.	.	.	.	[5] 2	299	1	146	2	380	1	107	4	679	2	253
.	.	.	.	[4] 8	2864	1	416	.	.	.	.	9	3069	1	416
.	.	.	.	.	.	.	.	4	956	.	.	11	2007	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2	268	.	.	2	268	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	211	.	.	2	539	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	3	245	.	.	18	2918	1	310
[..]5	51239	12	753	39	8618	13	3860	2160	260436	93	8211	6267	589235	449	30386
[..]9	1459	15	1122	.	.	.	.	1089	61108	348	35410	1290	84871	532	58057
[..]4	52698	27	1875	39	8618	13	3860	3249	321544	441	43621	7557	674106	981	88443

[3)] nordamerikanische. 4) nordamerikanische. 5) neapolitanische.

Von preussischen Häfen liegen nur über den zu Stettin nähere Ausweise betreffs des Handels vor. Indem wir für frühere Jahre auf pag. 259 des Jahrbuchs III. verweisen, bemerken wir, dass

	Werth des Exportes	Importes	Total	Gewicht des Importes
	thlr.	thlr.	thlr.	Ctr.
1854	7129562	11786133	18915595	4546512
1853	12972800	13227600	26200400	4235948
1852	7666200	13447000	21113200	3785000

Diese Zahlen betreffen nur den directen Verkehr mit dem Auslande, welcher unter dem Druck des Sundzolles im Ganzen einer abnehmenden Richtung folgt, während der Verkehr, welcher mit dem Binnenlande durch Kanäle und Eisenbahnen betrieben wird, sich wesentlich gesteigert hat.

Stettin, wie alle preussische Häfen, leidet bei seinem Schifffahrtsbetrieb wesentlich wie durch den Sundzoll, so durch die Zollvereinszölle, deren Höhe den Austausch des Auslandes mit den Producten der vorzugsweise Landwirthschaft treibenden Ostsee-Provinzen zum grossen Theil verhindert, bei dem gestatteten zollfreien Bezug der nöthigen eisernen Schiffsbau-Materialien vielerlei lästige Controlen bedingen, und Dampfmaschinen einer enormen Abgabe unterwerfen.

Die Berichte aus den Ostseehäfen melden übereinstimmend, dass die Anfangs des Jahres hohen Schiffsfrachten sich vom Frühjahre ab niedriger gestellt und nur theilsweise gegen Jahresschluss wieder gebessert haben, obwohl Danzig und Memel durch die Blokade der russischen Häfen mit Vermittelung des indirecten russisch-englischen Handels in grossem Maasse ihre Schiffe beschäftigen konnten.

Nach dem Bericht der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Danzig war gegen die höchsten Sätze von 1853:

die Holzfracht Anfangs 1854: 18 pCt., im Juli: 50 pCt., im November: 15 pCt.

niedriger, d. h. man bezahlte nach London pro Load Balken

1853: 34 s., Frühjahr 1854: 28 s., Sommer 17 s., November 29 s.;

für Getreide wurde bezahlt

	nach London	nach Hull
in den ersten Monaten	6 à 7 s.	6 s. 4 d.
im Juli	3 s.	3 s.

für Steinkohlen: von New-Castle anfänglich 10 Lstr. pro Keel, im August 5 Lstr. 10 s., im December 10 Lstr.;

für Salz: von Liverpool 15, 13, 12 shilling per Tonne.

Das Herabgehen der Frachten war übrigens mit Ausnahme des mittelländischen Meeres ziemlich allgemein. So wurde für Steinkohlen pro Keel bezahlt von England nach:

	Aden	Bombay	Calcutta	Ceylon	Hongkong	Madras
Anfangs . . Lstr.	65	46	45. —	47	63	47
Ende d. Jahres „	42	30	27. 10	22	30	26

	Pensang	Cap d. guten Hoffnung	Callao	Panama	Havannah
Anfangs . . Lstr.	50	45	45	70	21
Ende d. Jahres „	30	32	30	40	12

Dagegen von England nach

	Alexandrien	Konstantinopel	Malta	Messina	Neapel
Anfangs . . Lstr.	17. —	22. 10	21. —	19. —	25. —
Ende d. Jahres „	29. 10	44. 10	32. 10	30. 10	37. 10

Ende 1854 wurde in Stettin eine See-Dampfschifffahrts-Actien-Gesellschaft beabsichtigt.

In Danzig hat sich eine solche mit 1 Million Thaler Capital, wovon vorläufig 200000 thlr. ausgegeben worden, unter dem Namen „Danziger Actien-Rhederei-Gesellschaft" constituirt.

Eine bemerkenswerthe Veränderung in der deutschen Schifffahrts-Gesetzgebung bewirkt das preussische Gesetz vom 5. Februar 1855.

Dasselbe lautet:

Wir **Friedrich Wilhelm** etc. etc.

verordnen mit Zustimmung der Kammern:

§ 1. Das unter Nr. 1 der Ordre vom 20. Juni 1822 wegen Begünstigung der inländischen Rhederei erlassene Verbot der Küstenfrachtfahrt von einem preussischen Hafen nach einem anderen inländischen Platze durch ausländische Seeschiffer kann durch Königl. Verordnung zu Gunsten solcher Länder ausser Anwendung gesetzt werden, in welchen die preussischen Schiffe zum Betriebe der Küstenfrachtfahrt zu gleichen Rechten mit den einheimischen Schiffen zugelassen werden.

§ 2. Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt etc. etc.

Im Einklange mit diesem Gesetze ist unterm 2. April eine Verordnung ergangen, durch welche für britische und niederländische Schiffe die Küstenschifffahrt freigegeben.

S c h i

Hamburgs. (La

Flagge	Angekommen: Zahl beladen	Angekommen: Zahl leer	Angekommen: Zahl Total	Angekommen: Ladungsfähigkeit beladen	Angekommen: Ladungsfähigkeit leer	Angekommen: Ladungsfähigkeit Total	Ausgelaufen: Zahl beladen	Ausgelaufen: Zahl leer	Ausgelaufen: Zahl Total	Ausgelaufen: Ladungsfähigk beladen	Ausgelaufen: Ladungsfähigk leer	Ausgelaufen: Ladungsfähigk T
Amerikan.(N.-)	31	—	31	10192	—	10192	19	10	29	6390	3223	9
Belgische . . .	4	—	4	592	—	592	4	2	6	760	158	
Brasilianische	2	—	2	243	—	243	1	—	1	96	—	
Bremer	20	5	25	3426	630	4056	18	6	24	2322	1583	3
Chilenische . .	1	—	1	219	—	219	1	—	1	219	—	
Columbinische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dänische *) . .	320	103	423	19411	6369	25770	252	168	420	18162	7164	2
Französische .	91	4	95	5229	201	5430	76	22	98	4155	1422	
Griechische . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Grossbritann. .	1256	89	1345	201312	9329	210641	771	575	1346	138982	71157	21
Hamburgische	629	117	746	80400	14743	95143	535	206	741	79922	13446	9
Hannöversche	1096	279	1375	24267	7243	31510	742	623	1365	19186	11525	3
Helgolander .	7	—	7	240	—	240	5	2	7	206	35	
Honduras . . .	1	—	1	81	—	81	—	—	—	—	—	
Lübecker . . .	2	1	3	325	155	480	3	—	3	480	—	
Mecklenburg. .	8	1	9	1053	276	1329	6	2	8	986	239	
Mexicanische .	1	—	1	94	—	94	1	—	1	94	—	
Neapolitan. . .	7	—	7	880	—	880	1	6	7	110	771	
Niederländ. . .	319	91	410	23246	3163	26409	323	89	412	23157	2550	2
Norwegische .	78	7	85	7995	304	8299	83	18	101	8613	2130	1
Oesterreich. . .	1	—	1	223	—	223	—	1	1	—	224	
Oldenburg. . .	96	26	122	3912	916	4828	71	54	125	2953	1896	
Peruanische. .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Portugiesische	20	4	24	2393	522	2915	19	5	24	2247	748	
Preussische . .	28	3	31	3888	299	4187	18	13	31	2088	1827	
Russische . . .	7	8	15	1513	1470	2983	—	—	—	—	—	
Schwedische .	57	8	65	6640	1181	7821	49	11	60	5226	1510	
Spanische . . .	58	8	66	6237	950	7187	39	27	66	4485	2672	
Uruguay	1	—	1	176	—	176	1	—	1	175	—	
Venezuela . . .	1	—	1	114	—	114	1	—	1	114	—	
	4142	754	4896	404303	47749	452052	3039	1840	4879	321129	124278	44

*)												
*) Dänische . .	55	13	68	4075	434	4509	41	28	69	2966	1617	4
Schleswigsche	32	7	39	1795	325	2120	22	16	38	1386	532	1
Holsteinische .	233	83	316	7071	3486	10557	189	124	313	7756	2627	10

hrt 1854.

00 Pfd.)

Bremens.

Flagge	Angekommen						Ausgelaufen					
	Zahl			Ladungsfähigkeit			Zahl			Ladungsfähigkeit		
	beladen	leer	Total	beladen	leer	Total	beladen	leer	Total	beladen	leer	Total
rikan.(N.-)	23	19	42	14062	8412	22474	40	1	41	21637	335	21972
gische . . .	3	—	3	389	—	389	1	—	1	110	—	110
silianische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ner	328	60	388	79912	17167	97079	325	60	385	86975	11501	98476
enische . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
mbinische	2	—	2	472	—	472	1	—	1	236	—	236
ische*) . .	93	39	132	3286	591	3877	108	12	120	2372	1353	3725
nzösische .	12	—	12	708	—	708	8	3	11	512	195	707
chische . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ssbritann. .	139	2	141	17821	41	17862	92	54	146	12843	6587	19430
burgische	46	4	50	2804	74	2878	45	8	53	2344	1033	3377
noversche	1026	249	1275	26982	3851	30833	1114	191	1305	23592	8079	31671
golander .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
duras . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ecker . . .	2	—	2	207	—	207	2	—	2	207	—	207
klenburg. .	4	—	4	515	—	515	1	3	4	120	395	515
icanische .	1	—	1	135	—	135	1	—	1	183	—	183
politan. . .	3	—	3	350	—	350	—	3	3	—	344	344
erländ. . .	147	58	205	5410	1734	7144	177	13	190	6517	993	7510
wegische .	51	—	51	2615	—	2615	18	32	50	685	1585	2270
terreich. . .	1	—	1	490	—	490	—	1	1	—	490	490
enburg. . .	403	45	448	28540	1391	29931	362	115	477	24805	8204	33009
uanische . .	1	—	1	82	—	82	—	—	—	—	—	—
tugiesische	5	—	5	581	—	581	4	—	4	364	—	364
ussische . .	6	—	6	550	—	550	7	1	8	700	130	830
sische . . .	5	—	5	1138	—	1138	—	—	—	—	—	—
wedische .	24	—	24	2559	—	2559	13	12	25	1108	1166	2274
nische . . .	23	1	24	1837	55	1892	8	17	25	592	1433	2025
guay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ezuela . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	2348	477	2825	191445	33316	224761	2327	526	2853	185902	43823	229725

*) incl. Schleswigsche und Holsteinsche.

Der Vergleich der Bedeutung des Handels und der Schiffahrt beider Plätze zeigt

Jahr	Angekommene Seeschiffe (Lasten à 4000 Pfd.)											
	zu Hamburg						zu Bremen					
	von trans-atlantischen Plätzen		von europ. Häfen und Levante		Total		von trans-atlantischen Plätzen		von europ. Häfen und Levante		Total	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
1852	480	74880	3960	345968	4440	420848	393	86383	2525	118434	2965	204817
1853	397	60618	3777	311128	4174	371746	334	74310	2395	114743	2729	189053
1854	469	80975	4427	371077	4896	452052	424	105870	2401	118891	2825	224761
	ausgelaufene Seeschiffe											
1852	489	75513	3991	347079	4480	422592	483	116865	2642	92513	3125	214378
1853	443	70233	3808	309187	2251	379411	385	102407	2311	100488	2696	202895
1854	548	94045	4331	351362	4879	445407	485	134332	2368	95393	2853	229725

Es war der Handel in

Jahr	Hamburg			Bremen		
	transatlant. Plätze. thlr.	europ. Häfen und Levante. thlr.	Total. thlr.	transatlant. Plätze. thlr.	europ. Häfen und Levante. thlr.	Total. thlr.
	Werth der Einfuhr seewärts					
1852	21890685	75022795	96913480	14319209	7162225	21481434
1853	23357075	84527895	107884970	14981651	8125131	23106782
1854	26591415	90020090	116611415	19592938	9037259	28630197
	Werth der Ausfuhr seewärts					
1852	25107300	37398270	62505570	12799222	8066930	20866153
1853	28801495	44784000	73585495	20105330	18215397	28320727
1854	32315685	57604190	89919875	19652965	10571973	30224938
	Werth der Gesammt-Einfuhr					
	seewärts	landwärts	Total	seewärts	landwärts	Total
1852	96913480	99100930	196013410	21418424	22960550	44441984
1853	107884970	114054795	221989765	23106782	29920079	53026861
1854	116611415	148722600	265334015	28630197	30425076	59055273
	Werth der Gesammt-Ausfuhr					
1852	62505570	123742155	186247725	20866153	20271800	41137953
1853	73585495	137251250	210836745	28320727	20588016	48908743
1854	89919875	156595045	246514920	30224938	22394055	52618993

Nach dem Berichte des handelsstatistischen Amtes zu Bremen gestaltete sich der Verkehr der verschiedenen Richtungen wie folgt:

Einfuhr.	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
	Werth in Louisd'or Thalern.							
Aus Hannover und Oldenburg	7319881	6084406	5502969	6377844	5784680	5923497	6378386	7756257
„ Preussen, Sachsen und den übrigen Zollvereins-Staaten	6258576	8327093	9918850	12169953	12412774	13321312	19104685	18321287
Uebrige Einfuhr von Europa u. d. Levante	10403514	5750530	7819834	7194882	7407155	8139532	9103475	9797306
von Britisch Amerika	—	23	—	—	—	—	—	—
„ den Verein. Staaten v. Nordamerika	3943637	3153862	3998324	5039812	5911527	6564418	6693259	9835880
„ Mexico	65750	50960	44232	36634	77976	145242	112960	77264
„ Westindien	3004207	2126032	1690875	3114787	2947243	3188321	3345654	3830015
„ Südamerika	1076915	1045059	990423	1235873	2526324	1922740	2461797	3101637
„ d. Azoren, Canarischen Inseln, Afrika und Cap-Colonie	102628	74122	38564	99609	17448	13622	51719	72942
„ Ostindien und China	492017	455591	494896	426785	379496	1052420	874415	721270
„ Süd-Australien u. d. Südsee-Inseln	18934	131	25922	2864	—	—	58456	8186
„ den Fischereien	249341	108031	255515	207677	81793	130700	21423	164568
Total L.d'or thlr.	32935400	27175840	30780404	35906720	37546116	40401804	48206229	53686612
Ausfuhr.								
Nach Hannover und Oldenburg	8032347	5331974	6643682	7510110	7401147	9218960	9381751	8196411
„ Preussen, Sachsen und den übrigen Zollvereins-Staaten	9444311	6040802	7771079	9000242	9329482	9219616	9667669	12756507
Uebrige Ausfuhr nach Europa u. d. Levante	5644691	3850988	4670087	5283860	5702172	7323907	7435501	9016199
Schiffsproviant	388386	270423	341769	359161	397001	486162	567501	803222
Nach Britisch-Amerika	141	1150	—	—	31577	48360	36584	58809
„ den Verein. Staaten v. Nordamerika	5233540	5551832	5741068	8184193	8510969	10094284	16677979	15603104
„ Mexico	35712	335490	204551	286924	204959	170477	167259	349116
„ Westindien	813989	430922	575613	574071	468084	414448	363582	495122
„ Südamerika	497972	419438	353624	413155	676848	303988	290478	402398
„ den Canarischen Inseln, Afrika u. Cap-Colonie	77754	49380	6051	52847	28572	43199	24434	32683
„ Ostindien und China	158221	34554	27111	108285	40474	39938	76135	11173
„ Süd-Australien u. d. Südsee-Inseln	49145	23135	15526	30646	77662	34800	73621	110705
Total L.d'or thlr.	30376209	22340088	26350161	31803494	32868947	37398139	44762494	47835449

Ueber Lübecks Handel und Schifffahrt ist auch in diesem Jahre kein brauchbarer Bericht erschienen. Aus den fragmentarischen Veröffentlichungen des Zoll- und Accise-Departements geht hervor:

I. Einfuhr zu Lande, pr. Stecknitz-Canal, Ober-Trave und Wakenitz.

A.	Mit 78 Frachtfuhren von Hamburg und Altona	548991 Pfd.
B.	Mit 65 Frachtfuhren aus Mecklenburg, Preussen, Sachsen und den Ländern jenseits der Elbe	547525 „
C.	Mit 1095 Eisenbahnzügen	47442616 „
D.	Mit 167 Stecknitzschiffen von Hamburg und Lauenburg	7889631 „
E.	Mit 179 Fahrzeugen von der Ober-Trave	9948152 „
F.	Mit 104 Wakenitzböten, mit Landfuhren und den Posten, angenommen zu	5991819 „
	Total	72368734 Pfd.

II. Einfuhr zur See, von Travemünde, von dem Revier, von Dassow und von Schönberg.

A. Mit 177 Dampfschiffen:	Schiffe	Lasten
a. von Stockholm, Calmar und Ystad	50	7572
b. „ Norrköping, Stockholm, Calmar und Ystad	17	2843
c. „ Kopenhagen und Gothenburg	15	2445
d. „ Kopenhagen und Malmö	39	2028
e. „ Kopenhagen	43	4720
f. „ Memel	13	1108
Total	177	20716

B. Mit 876 Segelschiffen:	Schiffe	Lasten
a. von Riga	5	302½
b. „ Reval, Narva und Libau	21	1366
c. „ Finnland	3	257¾
d. „ Schweden	347	18356½
e. „ Dänemark und den Herzogthümern	245	3002
f. „ Norwegen	8	172
g. „ England	139	10444
h. „ Preussen	62	1889¾
i. „ Holland und Belgien	12	471½
k. „ Frankreich	8	750½
l. „ Lissabon	2	162½
m. „ Triest	1	81
n. „ Rostock	10	188½
o. „ Bremen, Hamburg und Leer	13	224
Total	876	37758½

C. Mit 625 offenen Fahrzeugen:	Fahrzeuge	Lasten
a. von den benachbarten Küsten	251	821¾
b. „ Travemünde und dem Revier	250	3881
c. „ Dassow und Schönberg	124	1901
Total	625	6603¾

Die Gesammt-Einfuhr wird angegeben:

	Pfunde	Stück Vieh
1852	244414950	11901
1853	258705358	12923
1854	278907818	12223

In den drei Hansestädten wurden gegen Seegefahr versichert (vergl. Jahrb. III. pag. 269):

	Hamburg	Bremen	Lübeck
		preussische Thaler	
1852	165601750	33695370	6050000
1853	178710600	39845091	8730747
1854	261305600	32341908	—

Die Versicherung gegen Seegefahr in Stettin betrug 1852: 13125189, 1853: 14409671, 1854: 16811559 thlr.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft lieferte für 1854 den günstigsten Rechnungs-Abschluss seit ihrem siebenjährigen Bestehen. Die 6 Segelschiffe der Gesellschaft hatten 1854 16 doppelte Reisen zurückgelegt, wovon die Reise nach Neu-York durchschnittlich in 42 Tagen, die Rückreise durchschnittlich in 29 Tagen gemacht wurde. Die Schiffe waren fast stets vollständig beladen und beförderten 9000 Passagiere. Der Ueberschuss war 28 pCt., das Actien-Capital wird vervierfacht. Letzteres war bisher 385000 Mark in Actien von je 5000 Mark; der Cours der Actien war in Mitte 1855 5900 Mark. Die Elbe-Humber Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit 500000 Mark Capital in 400 Actien scheint weniger günstige Geschäfte zu machen, da ihre Actien von 1250 Mark nur 700 Mark gelten.

Von Hannover und Oldenburg fehlen uns in diesem Jahre die amtlichen Berichte über Schifffahrt und Rhederei.

Dem königlichen statistischen Bureau zu Kopenhagen verdanken wir eine sorgfältig gearbeitete Zusammenstellung des Handels und der Schifffahrt der Herzogthümer, welche sich jedoch erst auf 1853 bezieht.

Demnach war 1853

in	die Einfuhr Gewicht Pfund	die Einfuhr Werth Rbthlr.	die Ausfuhr Gewicht Pfund	die Ausfuhr Werth Rbthlr.
Dänemark	960524193	29956806	553013335	15629651
Herzogthum Schleswig	266583522	9909171	96994215	5188460
„ Holstein u. hanseatische Enclaven	294836484	10121475	369063021	13270103
Fürstenthum Lübeck	363220	4489234	5856391	180586

Die Schifffahrt umfasste

	nach und von								
	Königr. Dänemark			Herzogthum Schleswig			Herzogthum Holstein		
	Schiffe Zahl	Tragfähigk. Lasten	Ladung Lasten	Schiffe Zahl	Tragfähigk. Lasten	Ladung Lasten	Schiffe Zahl	Tragfähigk. Lasten	Ladung Lasten
fremde									
Eingang	5771	130634	114054	1030	34038	30642	2479	27552	26017
Ausgang	5808	132321	27182	1038	34737	4294	2359	26729	6591
dänisch-holst.									
Eingang	22767	293966	188618	14930	137303	73704	17992	110775	63035
Ausgang	22395	297229	166993	15185	143561	74479	17977	110329	50560

Altona's Seeschiffe 1852: 22 mit 2946, 1853: 24 mit 3270 Lasten zählte Ende 1854 32 mit 4814 Lasten à 4000 Pfd.

In den Herzogthümern war nach den Flaggen die Schifffahrt

Flagge	Holstein				Schleswig			
	eingelaufen		ausgelaufen		eingelaufen		ausgelaufen	
	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten
Belgische	1	33	1	33	—	—	—	—
Bremische	—	—	—	—	1	47	1	47
Englische	24	1565	22	1360	8	457	8	451
Finnische	134	9424	137	9678	48	3980	48	3980
Französische	3	125	3	125	3	125	3	125
Hamburgische	17	466	21	938	390	3045	359	2888
Hannoversche und Helgoländische	273	2541	264	2411	1626	9398	1542	9075
Holländische	112	3033	119	3104	67	1952	69	1955
Lübeckische	1	24	2	112	139	742	138	737
Mecklenburgische	1	20	1	20	24	119	23	118
Norwegische	34	778	35	805	4	58	4	58
Oldenburgische	5	130	4	95	5	120	5	120
Preussische	19	409	19	409	14	900	13	883
Russische	10	347	11	386	5	373	4	276
Spanische	—	—	—	—	2	155	—	—
Schwedische	396	15142	399	15263	143	6079	142	6044
Dänische	14930	137303	15185	143561	17992	110775	17977	110329
Total	15960	171341	16213	178299	20471	138327	20336	137057
Davon in inländischer Fahrt zwischen Dänemark und Herzogthüm.	13987	113084	14378	122608	12557	74869	12337	72682

Ueber die deutsche Rhederei liegen uns, was Preussen anbetrifft, amtliche Berichte nicht vor. Aus anderen Berichten ergiebt sich in Tonnen à 2000 Zollvereinspfund

die deutsche Rhederei Ende 1854.

	Bestand Ende des Jahres 1853		Abnahme						Zuwachs				Bestand Ende des Jahres 1854	
			verloren		verkauft		abgewrakt		gebaut		gekauft			
	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen	Zahl	Tonnen
Preussen	862	245843	43	10767	15	4402	3	780	78	24671	—	—	879	254658
Hamburg	408	120437	21	—	28	—	—	—	42	—	55	—	456	137211
Bremen	241	115399	10	3894	9	2737	4	2133	19	12991	14	4894	251	†126982
Rostock	255	79416	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	266	82037
Wismar	47	13216	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47	13216
Oesterreich	847	244720	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	833	259915
Lübeck	65	11040	3	?	3	?	.	.	.	.	.	.	69	11777
Hannover	700	60000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*706	*62000
Oldenburg	554	40064	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*560	*40500
Holstein	277	24515	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	*280	*25000
	4256	954650							Total deutsche Rhederei				4347	1013296

*) Geschätzte Zahlen.

†) Diese Summe ist durch 993 Lasten vergrössert, um welche bei der neuen Messung die alte berichtigt worden ist.

was eine Vermehrung von 28646 Tonnen beweisen würde. Ueber Küstenschiffe fehlen neuere und zum grössten Theil auch ältere Angaben.

Ueber die Schifffahrt durch den Sund im Jahre 1854 und früheren Jahren siehe pag. 32—33 dieses Buches.

Ueber die See-Schifffahrt in österreichischen Häfen giebt eine amtliche Zusammenstellung bezüglich des Ertrages der Tonnengebühren Auskunft. Es sind nämlich ausgelaufen:

in Häfen	Oesterreich. Fahrzeuge 1853	Oesterreich. Fahrzeuge 1854	Fremde Fahrzeuge begünstigte 1853	Fremde Fahrzeuge begünstigte 1854	Fremde Fahrzeuge nichtbegünst. 1853	Fremde Fahrzeuge nichtbegünst. 1854
d. illirisch. Küstenlandes	29018	29541	2905	2547	65	114
d. venetianischen Küste	4868	5498	852	1019	3	13
der dalmatischen Küste	19305	19578	1015	772	—	8
von Civil-Croatien . .	2719	2679	621	578	13	1
von Militair-Croatien .	1166	1213	182	215	—	1
Zusammen .	57076	58509	5575	5131	81	137

An Tonnengebühren sind eingegangen:

	für österr. und begünstigte fremde Fahrzeuge	für nichtbegünstigte fremde Fahrzeuge
Im Verwaltungsjahre 1853 . . .	117817 fl. 30 kr.	14343 fl.
„ „ 1854 . . .	137104 „ 38 „	22361 „

Oesterreichische und fremde begünstigte Schiffe zahlen an Tonnengebühr bis einschl. 50 Tonnen 2 kr., über 50 bis einschl. 100 Tonnen 4 kr., über 100 Tonnen 6 kr. für jede Tonne; die Gebühr für nichtbegünstigte fremde Schiffe ist 1 fl. pr. Tonne. Zu letzteren gehören unter den europäischen Flaggen bloss die französische, spanische und portugiesische.

Triest's Schifffahrt im Jahre 1854 verglichen mit den Vorjahren umfasste (nach der Triester Zeitung)

	Oesterreichische Schiffe	Oesterreichische Tonnen	Fremde Schiffe	Fremde Tonnen	Zusammen Schiffe	Zusammen Tonnen
Angekommene Schiffe:						
1854	11410	624625	1852	238078	13262	862703
1853	11728	535247	2349	289078	14077	824325
1852	11904	518763	2070	265220	13974	783983
1851	10056	463532	1998	239043	12054	702575
1850	9052	446199	1704	213988	10756	660187
Abgegangen:						
1854	11112	604453	2182	263755	13294	868208
1853	12762	550466	2478	301095	15240	851561
1852	11919	513855	2038	268814	13957	782669
1851	10013	459130	2034	247097	12047	706227
1850	8640	442272	1728	221337	10368	663609

Nach der Herkunft und Richtung der Schiffe vertheilen sich vorstehende Zahlen folgendermassen:

	Angekommen aus inländischen Häfen Schiffe	Angekommen aus inländischen Häfen Tonnen	Angekommen aus fremden Häfen Schiffe	Angekommen aus fremden Häfen Tonnen	Abgegangen nach inländischen Häfen Schiffe	Abgegangen nach inländischen Häfen Tonnen	Abgegangen nach fremden Häfen Schiffe	Abgegangen nach fremden Häfen Tonnen
1854	10602	429895	2600	432808	10501	424078	2793	444130
1853	11089	374130	2988	450195	12212	400185	3028	451376
1852	11272	356785	2702	427198	11471	386565	2486	396104
1851	9452	324259	2602	378316	9549	351008	2498	355219
1850	8482	308993	2274	351194	8141	319499	2227	344110

Je nach den Seestaaten, mit denen Triest in Handelsverbindung, gestaltete sich der Schifffahrtsverkehr im J. 1854 folgendermassen:

	Angekommen				Abgegangen			
	mit Ladung		mit Ballast		mit Ladung		mit Ballast	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Oesterreich. Häfen								
Dampfer	780	139166	34	5449	778	135082	24	5564
Segelschiffe	7856	208158	1992	77122	6008	202706	3691	80726
Algier	—	—	—	—	26	6879	2	467
Amerika (Nord-) .	40	16988	—	—	12	6416	1	470
„ (Süd-) .	59	12545	—	—	10	1998	1	409
„ (Antillen)	48	16059	—	—	2	357	—	—
Barbaresken . . .	—	—	—	—	5	792	—	—
Belgien	14	2893	—	—	14	1959	—	—
Dänemark	—	—	—	—	1	133	—	—
Donaufürstenthüm.	105	15504	—	—	—	—	3	596
England	169	51142	1	426	75	24513	21	7936
Egypten	141	45683	—	—	87	31443	21	6728
Frankreich	67	12587	1	278	21	4170	3	687
Gibraltar	—	—		—	2	410	2	849
Griechenland . . .	219	39703	—	—	253	40575	93	17595
Hansestädte	7	1214	—	—	18	3519	—	—
Ionische Inseln . .	79	6026	3	1175	104	8753	25	2635
Kirchenstaat	375	20222	2	380	680	37420	26	1625
Malta	6	1294	1	224	42	6907	1	511
Neapel	307	19690	1	394	310	18658	7	398
Sizilien	95	13963	—	—	122	20810	41	18373
Niederlande	43	7055		—	24	3827	—	—
Ostindien	2	725	—	—	—	—	—	—
Portugal	—	—	—	—	2	534	7	1763
Preussen	—	—	—	—	3	501	—	—
Russland (Süd-) .	128	34501	—	—	3	1094	10	2701
Sardinien	16	1769	—	—	28	5250	9	1751
Schweden u. Norw.	14	1985	—	—	1	142	1	244
Spanien	2	140	—	—	19	4614	27	7021
Toscana	11	1096	—	—	20	3443	18	8359
Türkei	611	96994	33	10153	463	102847	127	25048
Zusammen	11194	767102	2068	95601	9133	675752	4161	192456
im J. 1853	12179	762697	1898	61628	8566	575762	6674	275799

Bei Oesterreich ist die Rhederei des illyrischen Küstenlandes als deutsch behandelt und zwar sind die Schiffe langer Fahrt und die grossen Küstenfahrer (durchschnittlich 82 Tonnen per Schiff) eingerechnet.

Ueber die gesammte österreichische Handels-Marine berichtet die „Austria“:

„Nach den vorliegenden amtlichen Daten erfreute sich unsere Handelsmarine im vorigen Jahre eines nicht unbeträchtlichen Zuwachses; obschon — was sehr zu bedauern — in die allgemeine Uebersicht die Schiffe aus dem militair-kroatischen Küstenlande theils wegen Mangel verlässlicher Angaben, theils auch aus formellen Gründen nicht aufgenommen worden sind. Ohne die letzterwähnten Schiffe bestand die Handelsmarine Oesterreichs zu Ende 1854 aus 9735 Fahrzeugen mit 316286 Tonnen Tragfähigkeit und 35259 Mann, worunter 50 Dampfboote von 8210 Pferdekraft mit einer Tragfähigkeit von 14500 Tonnen und einer Bemannung von 1294 Köpfen. Im Ganzen betrug gegen das Vorjahr der Zuwachs 225 Schiffe mit 20087 Tonnen und 1016 Mann, mithin der Schiffzahl nach 2,32 pCt. und dem Tonnengehalte nach 6,33 pCt. Die auffallendste Vermehrung ergab sich bei den Schiffen weiter Fahrt (36 Schiffe mit 16221 Tonnen und 438 Mann), dann bei jenen der kleinen Küstenschifffahrt (158 Schiffe mit 4547 Tonnen und 555 Mann); wogegen die Schiffe der grossen Küstenschifffahrt sich um

79 Fahrzeuge mit 928 Tonnen und 284 Seeleuten verminderten. Diese Verminderung ist eine natürliche Folge der im vorigen Jahre eingetretenen Ausdehnung der kleinen Küstenfahrt zweiter Gattung (der beschränkteren Linie) auf das ganze adriatische Meer, und insofern auch nur scheinbar, als sämmtliche, aus jener Kategorie abgefallene Schiffe für die kleine Cabotage der beschränkteren Linie benützt werden, die den Rhedern sehr viele Vortheile gewährt. Dieselben finden nämlich leicht um billigen Lohn geeignete Führer für ihre Schiffe, wenn sie selbe nicht selbst befehligen.

Nach den verschiedenen Schifffahrtskategorien vertheilten sich die Fahrzeuge der Handelsmarine wie folgt:

	Einzeln.			Zusammen.		
	Schiffe.	Tonnen.	Mann.	Schiffe.	Tonnen.	Mann.
Segelschiffe weiter Fahrt	614	203704	6663	664	218204	7957
Dampfboote „ „	50	14500	1294			
Grosse Küstenfahrer						
der erweiterten Linie	208	24223	1425	604	42953	3287
„ beschränkten Linie	396	18730	1862			
Kleine Küstenfahrer						
für die ganze Küste	1613	30403	5354	2054	32173	6557
„ einen District	441	1770	1203			
Fischerbarken				2623	11654	8623
Lichterschiffe				3790	11302	8835
Im Ganzen				9735	316286	35259

Die Schiffe langer Fahrt sind in den uns vorliegenden Nachweisungen alle als zum illyrischen Küstenland gehörig angenommen, weil sie dort, bei der k. k. Central-Seebehörde, im Flaggenprotocolle in Evidenz erscheinen. Von den übrigen Schiffen entfielen:

	Grosse Küstenfahrer.			Kleine Küstenfahrer.			Fischer- und Lichterschiffe.		
	Sch.	Tonnen.	Mann.	Sch.	Tonnen.	Mann.	Sch.	Tonnen.	M.
Auf das illyrische Küstenland	169	13893	937	696	11052	2268	862	4724	2647
„ die venetianische Küste	178	16885	1104	181	8921	859	1586	8518	4589
„ „ dalmatinische „	208	8436	976	1108	11506	1150	3759	2466	9796
„ „ civil-kroatische „	64	3779	270	69	694	182	206	248	426

Wenn man Rücksicht nimmt auf die der Ausbreitung des Seehandels in den europäischen Meeren im Ganzen ungünstigen Zeitverhältnisse, gleichwie auf die im Jahre 1854 zahlreich vorgekommenen Schiffbrüche, so dürfte das hier mitgetheilte Ergebniss nicht unbefriedigt lassen, zumal die Ausdehnung der österreichischen Marine gerade in der vorzüglichsten Richtung, nämlich bei den Schiffen weiter Fahrt, statt fand.“

Bei einer Erhebung, welche das statistische Central-Archiv von Otto Hübner, im Auftrage der preussischen Admiralität veranstaltete, ergab sich im Frühjahr 1855, auf folgenden Schiffsbauplätzen, als Zahl der beim Seeschiffbau verwendeten Schiffszimmerleute

	Meister	Gesellen	Lehrlinge		Meister	Gesellen	Lehrlinge
Stralsund	3	66	24	Danzig	8	317	72
Barth	3	80	26	Memel	4	250	50
Greifswald	2	56	12	Pillau	3	75	28
Wolgast	1	36	8	Elbing	2	58	20
Damgarten	1	40	8	Stettin	5	247	80
Anclam	1	5	—	Swinemünde	2	65	30
Uckermünde	2	72	49				
				Zusammen	37	1367	407

Ausserdem scheinen 366 preussische Schiffszimmerleute ausser Land beschäftigt gewesen und 610 auf preussischen Schiffen befindlich zu sein, was die Gesammtzahl aller Hände auf 2287 stellt.

Schifffahrt deutscher Flüsse.

Hamburg's und Altona's Verkehr mit der Ober-Elbe
unter specieller Bezeichnung der einmündenden Flüsse.

Elbabwärts	Elbe				Havel				Saale			
	Schiffe		Holzflösse	Total	Schiffe		Holzflösse	Total	Schiffe		Holzflösse	Total
	beladen	leer		Ctr.	beladen	leer		Ctr.	beladen	leer		Ctr.
1849	1795	431	2	1789962	441	19	79	1007374	404	1		619064
1850	1748	788	4	1880311	485	50	93	1248098	493	3	—	853533
1851	1382	1130	4	1406705	398	72	118	1371328	118	59	—	180874
1852	1589	1381	3	1413899	466	150	118	1515746	158	204	—	208439
1853	1458	921	—	1504842	560	96	229	1751059	140	3	—	260841
1854	1616	632	2	1772794	689	20	265	2277349	92	5	—	172290
Elbaufwärts												
1849	2133	462	—	2809451	600	44	—	783775	194	49	—	315316
1850	2151	386	—	3560671	632	17	—	955826	324	3	—	582043
1851	1973	780	—	3633725	590	6	—	968378	383	—	—	786286
1852	2237	707	—	3900380	794	4	—	1339920	428	—	—	842020
1853	1896	468	—	3609830	625	7	—	1044150	283	1	—	572340
1854	1485	738	—	2708570	670	12	—	1269440	116	—	—	452740

Elbabwärts	Oder				Stecknitz				Total				Durchschn. pr. Fahrzeug
	Schiffe		Holzflösse	Total	Schiffe		Holzflösse	Total	Schiffe		Holzflösse	Total	
	beladen	leer		Ctr.	beladen	leer		Ctr.	beladen	leer		Ctr.	Ctr.
1849	291	—		389998	261	91	—	170780	3192	542	81	3977178	1072
1850	238	3	—	319756	245	96		137364	3209	940	97	4439062	1159
1851	189	4	—	258374	253	87	1	147555	2340	1552	122	3364836	1045
1852	169	8	—	232772	238	102	—	110876	2620	1845	121	3481732	963
1853	175	—	—	248201	232	44	—	120992	2565	1064	229	3885935	1123
1854	227	—	—	331632	194	35	—	108983	2818	692	267	4663048	1208
Elbaufwärts													
1849	128	3	—	130367	196	53	—	112089	3251	611		4150998	1277
1850	88	1	—	104734	213	48	—	124910	3408	455	—	5328184	1563
1851	79	2	—	97424	201	175	—	103962	3226	963	—	5589775	1733
1852	96	1	—	114490	200	192	—	111290	3755	904	—	6308100	1680
1853	73	—	—	96080	161	81	—	84820	3038	557	—	5407220	1780
1854	119	2	—	173200	124	100	—	63200	2612	852	—	4667150	1787

Hamburg's und Altona's Verkehr mit der Ober-Elbe unter Bezeichnung der betreffenden Fahrzeuge nach ihren Flaggen.

Zu Hamburg und Altona angekommen	Schiffe und Flösse: Segelschiffe	Dampfschiff	Schleppsch.	Holzflösse	Total	Ladungsfähigkeit nach Zollcentnern	Besatzung	Uferstaaten, wohin die Schiffe gehören: Preussen	Anhalt	Sachsen	Oesterreich	Mecklenbrg.	Hannover	Lauenburg	Lübeck	Hamburg	Vierlanden	Angekommene Güter in Zollctrn.: diverse Stückgüter	andere Waaren	Total
1849 beladen	3127	1	64	81	3273	4545383	10621	1842	115	126	20	623	206	133	176	32	—	363529	3613649	3977178
1849 leer	476	65	1	—	542	923233	1966	343	2	10	—	36	8	124	8	10	1	—	—	—
1850 beladen	3129	—	80	97	3306	5328901	10999	1923	123	134	15	567	225	131	159	28	1	363440	4075622	4439062
1850 leer	855	83	2	—	940	1560000	3463	658	6	28	1	40	7	152	26	22	—	—	—	—
1851 beladen	2267	—	73	122	2462	4138000	8579	1152	61	116	11	611	190	180	118	23	—	307154	3057682	3364836
1851 leer	1278	73	1	—	1352	2188788	4549	929	45	33	—	64	29	172	28	40	12	—	—	—
1852 beladen	2528	—	92	121	2741	4829261	9353	1313	63	142	27	603	246	190	121	35	1	342077	3139655	3481732
1852 leer	1745	91	9	—	1845	3218724	6118	1382	99	44	—	88	12	155	42	20	3	—	—	—
1853 beladen	2481	—	84	229	2794	4907524	9780	1534	68	124	41	489	209	156	139	32	2	409572	3476363	3885935
1853 leer	964	85	15	—	1064	1877230	3779	761	40	31	—	75	13	118	5	17	4	—	—	—
1854 beladen	2739	—	79	267	3085	5489801	11001	1652	59	119	27	644	245	215	85	37	2	383788	4279260	4663048
1854 leer	590	84	18	—	692	1273427	2659	513	14	26	—	34	8	56	22	14	5	—	—	—
Von Hamburg und Altona abgegangen																		Abgegangene Güter in Zollctrn.		
1849 beladen	3184	4	63	—	3251	4701529	13627	2025	117	139	—	381	178	205	153	48	5	1452310	2698688	4150998
1849 leer	551	60	—	—	611	750620	2253	282	18	14	7	198	45	9	34	4	—	—	—	—
1850 beladen	3323	—	85	—	3408	5128446	14473	2139	130	121	3	392	187	233	153	47	3	1334964	3993220	5328184
1850 leer	371	84	—	—	455	606000	1938	193	1	9	6	162	49	9	22	4	—	—	—	—
1851 beladen	3144	3	79	—	3226	4976934	13407	1993	107	142	2	399	151	248	143	38	3	1206297	4383478	5589775
1851 leer	888	75	—	—	963	1178914	3414	272	20	35	24	392	42	159	13	6	—	—	—	—
1852 beladen	3654	1	100	—	3755	6068198	16050	2303	147	147	4	493	204	249	157	47	4	1475390	4832710	6308100
1852 leer	818	86	—	—	904	1271492	3314	259	18	56	40	263	54	191	11	12	—	—	—	—
1853 beladen	2948	—	90	—	3038	4884776	13095	1777	108	138	13	449	163	217	128	39	6	1093560	4313660	5407220
1853 leer	480	77	—	—	557	817640	1874	266	5	15	20	123	47	55	16	10	—	—	—	—
1854 beladen	2513	1	98	—	2612	4241689	11452	1535	68	117	8	405	178	166	91	37	7	1196910	3470240	4667150
1854 leer	768	84	—	—	852	1193171	2671	361	5	18	20	268	72	98	5	5	—	—	—	—

Die im Jahre 1854 angekommenen Fahrzeuge brachten 1093840 Ctr. Getreide, 3185420 Ctr. Holz, Steine u. dergl. 383788 Ctr. Stückgüter.

Die im Jahre 1854 abgegangenen Fahrzeuge nahmen fort 2362470 Ctr. Steinkohlen (1853: 3413600 Ctr.), 1107770 Ctr. Eisen (1853: 900060 Ctr.), 1196910 Ctr. Stückgüter.

Harburg's Flussschifffahrt zählte angekommene und abgegangene Segelschiffe 1852: 8158, 1853: 8451, 1854: 10770.

In Magdeburg war der Elbschifffahrts-Verkehr, was die Dampfschifffahrt anbetrifft

1854: 534438 1853: 397938 1852: 504534 Ctr.

Hiervon zwischen Magdeburg und Hamburg

	zu Thal	zu Berg	zusammen
1854	71141	299980	371121
1853	61445	216534	276979
1852	77877	288641	366518
Zwischen Magdeburg und Dresden			
1854	104006	59311	163317
1853	86259	33690	119959
1852	106857	31159	138016

Die Elbzölle auf den Verkehr mit Hamburg betrugen 35475 thlr.

Den Elbzöllen wird zugeschrieben, dass die Segelschifffahrt immer mehr abnimmt, von welcher in dem Bericht der Magdeburger Handelskammer nur erwähnt ist, dass sie circa 150 Ladungen umfasste und bei der Magdeburgischen Wasser-Assecuranz-Gesellschaft 333900 Ctr. versichert hatte.

Bei dieser Gesellschaft wurden nämlich im Ganzen versichert:

1854	von Hamburg	nach Hamburg	nach Sachsen
per Segelschiff	274000	84000	78900 Ctr.
„ Dampfschiff	211500	33700	12950 „
1853			
per Segelschiff	189700	43800	59200 „
„ Dampfschiff	108600	47900	11600 „

Auf Policen	1854	1853
Getreide, Oelfrüchte etc.	13450	16133 Wispel.
Oelkuchen	9950	18326 „
Auf Designation		
verschiedene Güter . .	1009000	869650 Ctr.
Steinkohlen	14677	2660 Last.
Dachschiefer	330850	315285 Stück.

II. Saale. Nach der Calber Schleusenliste stellt sich der Schifffahrts-Verkehr von und nach der Saale bis Calbe aufwärts:

1854 689 leere, 2011 beladene Kähne = 2700 Kähne
1853 696 „ 2011 „ „ = 2707 „

Der hohe Bernburger Zoll drückt vernichtend auf diese Schifffahrt, welche ohnedies in der Concurrenz mit den neuen Transportmitteln einen schwierigen Stand hat.

Ein in Alsleben bestehender Schifffahrts-Verein, welcher durch gemeinschaftliche Uebernahme von Contracten und durch Einheit im System den Interessen seiner Mitglieder aufzuhelfen sucht, bestand 1854 aus den Besitzern von 196 Kähnen und macht gute Geschäfte.

III. Weser. Der Verkehr auf der Weser ergiebt sich theilweise durch den Bericht des handelsstatistischen Amtes zu Bremen. Nach demselben war im Jahre 1854:

Herkunft und Ziel		Zahl	Ladungsfähigk. Last à 4000 Pfd.	Ladung in Centnern: Steine u. anderes Baumaterial	Brennmaterial	Bau- und Nutzholz	Getreide u. Mehl	Rohe Producte	Stückgüter	Total-Gewicht in Centnern	Gesammtwerth dieser Güter in Ld'or thlrn.
In Bremen kamen an:											
von Hannover	Dampfsch. bel.	122	3660								
	„ leer	—	—								
	Segelsch. bel.	899	25334	444722	16699	559804	44820	81773	33126	1180944	837600
	„ leer	—	—								
	Flösse	794	13267								
Preussen	Dampfsch. bel.	35	875								
	„ leer	21	525								
	Segelsch. bel.	236	11181	182768	79780	31528	49155	3388	23156	369775	460328
	„ leer	—	—								
	Flösse	18	775								
Braunschweig	Segelsch. bel.	78	3655								
	„ leer	—	—	131902	—	23053	12793	474	2875	171097	128940
	Flösse	9	439								
Kurhessen	Segelsch. bel.	182	7580								
	„ leer	—	—	122580	5821	118998	23896	25677	41144	338116	634095
	Flösse	6	2801								
Lippe-Detmold	Segelsch. bel.	—	—								
	„ leer	—	—	—	—	27	—	1½	1170	1198⅓	4149
	Flösse	—	—								
Schaumburg-Lippe und Waldeck		—	—	—	—	—	86	108½	282	476½	2709
Verschiedene Staaten Süd-Deutschlands		—	—	—	—	—	—	—	5777	5777	52729
Total		2400	70092	881972	102300	733410	130750	111422	107530	2067384	2120550
Von Bremen gingen ab:											
nach Hannover	Dampfsch. bel.	122	3660								
	„ leer	—	—	37219	814	25550	7250	24724	90594	186151	873266
	Segelsch. bel.	357	13675								
	„ leer	514	10527								
Preussen	Dampfsch. bel.	56	1400								
	„ leer	—	—	15981	6433	207471	6313	36314	67915	340427	1643360
	Segelsch. bel.	243	11130								
	„ leer	49	1573								
Braunschweig	Segelsch. bel.	20	499	2805	—	3201	80	109	1918	8113	27664
	„ leer	15	496								
Kurhessen	Segelsch. bel.	159	7801	8	2024	74625	2734	18742	38910	137043	815655
	„ leer	88	1548								
Lippe-Detmold	Segelsch. bel.	3	165	—	—	1164	—	238	2088	3490	27480
	„ leer	—	—								
Verschied. Staaten Süd-Deutschlands		—	—	1245	3349	—	—	1154	25530	31278	283886
Total		1576	52474	57258	12620	312011	16377	81281	226955	706502	3671311

Recapitulation der auf der Unterweser angekommenen Schiffe.

Von und nach	Bremer beladen und leer		Hannoversche beladen und leer		Oldenburg. beladen und leer		Total beladen und leer	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
Bremer Weserhäfen	1512	47617	976	23803	598	13332	3086	84752
Hannov. Weserhäfen	71	3279	598	12892	130	1626	799	17797
Oldenb. Weserhäfen	226	7334	150	3978	1495	23915	1871	35227
	1809	58230	1724	40673	2223	38873	5756	137776
Oberländ. Fahrzeuge .							283	10559
Angekommen							6039	148335

Recapitulation der auf der Unterweser abgegangenen Schiffe.

Von und nach	Bremer beladen und leer		Hannoversche beladen und leer		Oldenburg. beladen und leer		Total beladen und leer	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
Bremer Weserhäfen	1506	47572	839	21532	607	13303	2952	82407
Hannov. Weserhäfen	95	2918	665	14532	109	1864	869	19314
Oldenb. Weserhäfen	207	6817	235	4751	1472	23319	1914	34887
	1808	57307	1739	40815	2188	38486	5735	136608
Oberländ. Fahrzeuge .							285	11069
Abgegangen .							6020	147677

Ueber die Weserschifffahrt Mindens äussert der Bericht der dortigen Handelskammer Klagen wegen der bisherigen „deprimirenden Einflüsse" Bremens, welchen theilweise zu begegnen eine neue Weser-Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft gegründet wurde, obwohl nach dem Bericht der Handelskammer zu Minden (vgl. S. 283 Jahrb. III.) die bisherige „Vereinigte Weser-Dampfschifffahrt" ihren Actionairen weder Zins noch Dividende abwirft. Schwer bedrückt auch die Weserschifffahrt der Wasserzoll. Die Fracht von Bremen nach Minden ist gegenwärtig 5 sgr. der Centner, wovon der Schiffer 1 sgr. 3 pf., also 25 pCt. Zoll abgeben muss.

IV. Oder. Die Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft beförderte zwischen Stettin und Frankfurt a. O.:

	1853	1854
Personen . .	5970	5970
Güter . . .	138000	250000 Ctr.

Die Vermehrung entstand namentlich durch Getreide und Rüböl nach Oesterreich.

Die Oberschleuse im Bürgerwerder zu Breslau passirten:

	stromabwärts 1853	stromabwärts 1854	stromaufwärts 1853	stromaufwärts 1854	
	1529	1477	428	464	ganz beladene,
	—	—	1101	200	halb beladene,
				885	leere.
Zusammen	1592	1582	1529	1549	Fahrzeuge
und	42028	28668	—	—	Stämme Holz.

Es gingen Kähne durch die Schleuse:

	1850	1851	1852	1853	1854
ganz beladene	1941	1957	1309	1675	1309
halb oder ganz leere .	1190	1164	1225	1511	1110
zusammen . . .	3131	3121	2534	3186	2419

Mit Ausschluss von Steinen, Bruchglas und Holz war das Gewicht dieses Verkehrs:

	1851	1852	1853	1854
abwärts . .	1173292	1205200	769261	1563914 Ctr.
aufwärts . .	257717	244410	180139	190096 „

Nach dem Bericht der Handelskammer zu Cotbus sind in Goyatz beladene Stromschiffe

	eingegangen	ausgegangen
1854	295	?
1853	247	295

V. Pregel. In Königsberg sind durch den holländischen Baum Binnenfahrzeuge

eingegangen				ausgegangen			
1853	2508	1854	2729	1853	2498	1854	2498

Aus Polen und Russland kamen nach den Zolllisten:

	Wittinen	Boydaks	Waarentriften und Karapken
1853	86	23	12¾
1854	58	38	14¼

In Folge des Verkehrs mit Russland stiegen die Frachten auf eine unerhöhte Höhe, so dass manches Binnenfahrzeug sich im Laufe dieses Jahres um mehr als seinen Werth bezahlt machte.

Zwei Dampfschiffe unterhielten regelmässigen Verkehr zwischen Königsberg und Tilsit.

VI. Weichsel. Danzig expedirte 1854 54 Gabarren nach Polen.

In Elbing	haffwärts	stromwärts
kamen an	424	525
gingen aus	668	434

VII. Memel. Hier hat der ausserordentliche Verkehr mit Russland ein Steigen der Frachten hervorgerufen in dem Maasse, dass ein Centner von Memel nach Kowno, welcher sonst 5 sgr. gekostet, jetzt mit 60 – 93 sgr. bezahlt wird. Ueber den Verkehr dieser Kähne liegen aber Zahlen nicht vor.

VIII. Lippe. In Wesel war der Schifffahrtsverkehr auf der Lippe

	zu Berg	zu Thal
1854	210926	710489
1853	185718	464592

IX. Rhein. In Wesel wurden befördert

		in Fahrten	Personen zu Berg	zu Thal	Total
Niederländ. Dampfschifffahrts-Gesellschaft	1854	523	2059	1027	3086
	1853	—	—	—	2669
Düsseldorfer Gesellschaft	1854	517	4379	1024	5403
	1853	—	—	—	5700
Yssel-Gesellschaft	1854	166	217	391	638
	1853	—	—	—	344
Cölnische Gesellschaft	1854	594	4730	3115	7845
	1853	—	—	—	8181

Im freien Verkehr auf dem Rhein wurden versandt

zu Berg		zu Thal	
1853	1854	1853	1854
359019	384303	613510	537760 Ctr.

Im Freihafen kamen an 132446 Ctr. gegen 104544 im Jahre 1853.

In Cöln waren 1854

die Anfuhren zu Berg	zu Thal	die Abfuhren zu Berg	zu Thal
2267982	2191341	2136385	485588 Ctr.

zusammen 7081296 Ctr. gegen 4603839 Ctr. im Jahre 1853 und 5587034 Ctr. 1852, welche Vergrösserung der Zahlen in 1854 zum Theil nur der Ausdehnung des controlirten Hafenrayons zuzuschreiben ist.

Der vorbeifahrende Schifffahrtsverkehr umfasste 1853 1652286 Ctr., 1854 2517964 Ctr.

Der Verkehr wurde befördert durch:

	zu Berg		zu Thal		Total	
	Anfuhr	Abfuhr	Anfuhr	Abfuhr	1854	1853
A. Dampfschiffe der vereinigt. Cölner u. Düsseldorfer Gesellschaft	19403	115937	200930	39435	375710	379969
der Rotterdamer „ . .	24458	57360	68641	23361	173820	164497
„ Amsterdamer „ . .	53039	—	—	16550	69589	54768
„ bairischen „ . .	—	49126	106375	—	155501	72624
B. Kähne der hiesigen Dampfschifffahrts-Gesellschaft	—	641608	—	171358	812966	920865
C. Gewöhnliche Schiffe	—	347614	—	59964	407578	335549

In Düsseldorf war die Zahl der angekommenen und abgefahrenen

Schleppkähne und Segelschiffe	1854	1296	1853	1306
Dampfschiffe	1854	2852	1853	3060

Es beförderten

	rhein-aufwärts	rhein-abwärts	Total 1854	1853
die nieder- u. mittelrheinische Gesellschaft				
Personen	214933	200635	415568	333805
Centner	262535	185586	448121	415131
die niederländische Gesellschaft				
Personen	357	7891	8248	6736
Centner, angebracht	23342	20402	43744	46201
„ fortgeführt	8188	19112	27300	34447
die Rhein-Yssel-Gesellschaft				
Güter, Centner . .	—	—	14901	—
die niederrheinische Dampf-Schleppschifffahrts-Gesellschaft:				
in Fracht	462261	160371	622634	—
65 leere Schiffe, 532 beladene „	1521286	47156	1568443	—

darunter 331 Kohlenschiffe mit 1196632 Ctr. von Duisburg und Ruhrort.

Der Bericht der Mainzer Handelskammer sagt in Betreff der Rhein-Schifffahrt:

„Die bedeutende Bewegung, welche im vorjährigen Waarenverkehr auf dem Rhein stattfand, lässt einen erfreulichen Schluss auf die innere gewerbliche Thätigkeit der Länder ziehen, für welche der Rheinstrom die Hauptbezugsstrasse ihrer Bedürfnisse an Rohstoffen und Halbfabrikaten ist. Die vorjährige Schifffahrt auf dem Rhein, welche zu Anfang des Monats März wieder ins Leben trat, hatte sich bis auf die Monate September und October eines günstigen Wasserstandes zu erfreuen. Um jene Zeit trat indessen, in Folge grossen Wassermangels, eine fühlbare Störung ein. Die starken Versandungen des Rheinstromes an verschiedenen Stellen des holländischen Stromgebietes waren dabei von ausserordentlichem Nachtheil. Grosse Gütermassen mussten, da sie nicht fortgeschafft werden konnten, in den holländischen Entrepôts mit vielen Kosten gelagert werden; alle Waarenbezüge wurden durch erhebliche Zulagen an Spesen und Frachten vertheuert; aus der verspäteten Ankunft der Transporte erwuchsen den Empfängern und dem Handelsstande bedeutende Verluste, und es war noch ein Glück, dass ein später Eintritt des Winters das Anbringen der rückständigen Waarenzüge erlaubte.

Von welchen Folgen dieser Uebelstand während der bezeichneten Periode gewesen, erhellt aus der Thatsache, dass manche für den Oberrhein

bestimmte Güter genöthigt wurden, durch Belgien den Weg aus Holland nach Cöln einzuschlagen, um auf den Rhein gebracht werden zu können.

Im Interesse des allgemeinen rheinischen Verkehrs muss gewünscht werden, dass sich solche Missstände nicht wiederholen, und dass von Seiten der deutschen Rheinuferstaaten zu diesem Zwecke geeignete Vorstellungen bei der holländischen Regierung nicht ausbleiben.

Die in unserem letzten Jahresbericht niedergelegte Bemerkung über die Bedeutung der französischen Eisenbahnen und Canäle für den Rhein hat im verflossenen Jahre ihre volle Bestätigung gefunden. Der Einfluss der französischen Canäle und Eisenbahnen auf den rheinischen Transithandel nach der Schweiz, dem Elsass und selbst nach Süddeutschland macht sich immer fühlbarer. Ausser dem Marne-Rhein-Canal zwischen Vitry le Français und Strassburg, dem Rhein-Rhone-Canal zwischen Lyon und Strassburg und den Wasserverbindungsstrassen des Rhone und der Seine, sind es besonders die nach Havre, Bordeaux und Boulogne führenden Eisenbahnen, welche eine wachsende Menge Transitgüter, die sonst fast ausschliesslich auf den Rhein angewiesen waren, an sich gezogen haben, und bei der Begünstigung, welche ihnen der französische Frachttarif gewährt, noch mehr an sich ziehen werden.

Auch die directe Eisenbahnverbindung zwischen Strassburg und Marseille geht ihrer Vollendung rasch entgegen. Sobald diese Bahn, von Strassburg über Mühlhausen und Lyon nach Marseille, dem öffentlichen Verkehr übergeben sein wird, was, dem Vernehmen nach, noch im Laufe des Jahres 1855 geschehen soll, werden viele Transitgüter, statt die Schifffahrt nach Holland und von dort den Rhein zu benutzen, zu Land durch Frankreich gehen.

Unter solchen Umständen ist das allgemeine Verlangen nach Erleichterung der Rhein-Schifffahrt ganz natürlich und eine weitere Ermässigung der Rheinzölle ein zeitgemässer Wunsch.

Es sind nun dreissig Jahre verflossen, seitdem die wichtigste Erfindung unseres Zeitalters, die Dampfkraft, auf dem Rheinstrom zur praktischen Anwendung gelangte und auf die Schifffahrts- und Handels-Verhältnisse dieser grossen Wasserstrasse ihren mächtigen Einfluss geltend zu machen begann. Die Erwartungen, welche sich an diese grossartige Neuerung knüpften, sind durch die günstigen Erfolge einer langen Reihe von Jahren völlig gerechtfertigt worden. — Am 17. September 1825 langte das erste Personen-Dampfboot „Der Rhein" von Cöln auf seiner Probefahrt im hiesigen Hafen an. Am 1. März 1827 begann die Concordia zwischen den beiden Hauptstationsplätzen des Rheins ihre regelmässigen Fahrten, an denen seit dem ersten Juni desselben Jahres ein zweites und im April 1829 ein drittes Dampfschiff Theil nahmen. Die Anzahl der Reisenden, welche im Jahre 1829 von jenen drei Fahrzeugen zwischen Köln und Mainz befördert wurden, betrug 42942 und die Summe der transportirten Güter 136734 Ctr. Im Jahre 1853 beförderten: die Cölnische Gesellschaft auf ihrer ganzen Fahrstrecke 586977 Personen und 436600 Ctr. Güter; die Düsseldorfer Gesellschaft 343805 Reisende und 435131 Ctr. Güter; die Rotterdamer Dampfschiffe von Rotterdam nach Mainz 119590 Reisende und 582220 Ctr. Güter.

Durch die Boote der Cölner Dampfschifffahrts-Gesellschaft wurden bei deren hiesiger Agentur

	aus-	und eingeladen	zusammen
1853	42238 Ctr.	50646 Ctr.	92885 Ctr.

Durch die Boote der Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft wurden hier

	aus-	und eingeladen	zusammen
1853	34764 Ctr.	64243 Ctr.	99008 Ctr.

Durch die Boote der vereinigten Cölner und Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaften wurden bei den hiesigen Agenturen 1854 befördert:

41016 Personen durch die Cölner und 41294 Personen durch die Düsseldorfer Boote, zusammen 82310 Personen, und an Gütern

aus-	und eingeladen	zusammen
76700 Ctr.	103124. Ctr.	179824 Ctr.

Ueber den vorjährigen Personen- und Güterverkehr der niederländischen Dampfschiffe haben wir keine Angaben erhalten können.

Die Schlepp-Dampfschifffahrt des Rheins, welche im verflossenen Jahre mit ihren eigenen Kähnen bei Weitem nicht ausreichte, um den Gütertransport ohne Unterbrechung zu bewerkstelligen, gewinnt von Jahr zu Jahr an Umfang.

Die Transport-Anstalten des hiesigen Schlepp-Dampfschifffahrts-Vereins sind im vorigen Jahre durch einen neuen Schlepper, „Rhenus III.", vermehrt worden. Dieses Schiff, eines der grössten und schönsten Fahrzeuge, die den Rhein befahren, traf erst am Schluss der vorjährigen Schifffahrt hier ein. Dennoch überstiegen die Transporte des hiesigen Vereins vom Jahre 1854 die vom vorhergehenden Jahre um 148363 Ctr. Obgleich der niedrige Wasserstand während der Monate September und October für Umladungskosten und Miethe fremder Fahrzeuge, zum Ersatz der eigenen, an den seichten holländischen Stromstellen festliegenden Kähne, sehr bedeutende Mehrausgaben zur Folge hatte, ist das vorjährige Geschäftsresultat des Schlepp-Dampfschifffahrts-Vereins dennoch so günstig gewesen, dass es die Vertheilung einer Jahresdividende von ca. 11 pCt. gestattet hat. Während der vergangenen 11 Jahre hob sich der durch die Transport-Anstalten des Vereins vermittelte Güterverkehr von

226940 Ctr. im Jahre 1844 auf
655636 „ „ „ 1854:
zu Berg 537694 Ctr.
zu Thal 117942 „

Auf dem Oberrhein machte sich der Einfluss der Eisenbahnen beider Ufer während des verflossenen Jahres sehr fühlbar. Dennoch hat die zwischen den Häfen des Ober- und Unterrheins eingeführte directe Schlepp-Dampfschifffahrt eine fortwährend wachsende Zunahme der Güterbewegung, besonders nach dem Hafen von Mannheim zur Folge gehabt, weil dort ausgeladene Güter grosse Begünstigungen sowohl in Bezug auf den Landtransit, als beim Durchgang durch das Grossherzogthum in Beziehung auf die Eisenbahnfracht geniessen. Unter solchen Umständen ist es ganz erklärlich, dass der Güterverkehr zwischen dem hiesigen und den oberrheinischen Häfen nicht zu-, sondern abnimmt. Von der nahe bevorstehenden Vollendung der pfälzischen Maximilians- und der französischen Ostbahn von Strassburg nach Weissenburg darf man die Herstellung eines natürlichen Gleichgewichtes im zunehmenden Landtransit auf beiden Ufern besonders dann sicher erwarten, wenn auch auf dem linken Rheinufer der Landtransitzoll aufgehoben und dadurch der Druck beseitigt wird, welchem der diesseitige Güterverkehr zum Vortheil des rechtsrheinischen noch unterworfen ist.

Aehnlich wie auf dem Oberrhein verhält es sich mit der Mainschifffahrt. Die zwischen den Häfen des Mains und denen des Niederrheins eingerichtete directe Dampfschifffahrt führt eine Menge von Gütern, welche früher den hiesigen Hafen berührten, an Mainz bloss noch vorüber. Der Umschwung des Verkehrs, welchen die Eisenbahnen auf dem bedeutendsten Nebenflusse des Rheins hervorzubringen angefangen haben, ist für unsern Platz von grosser Wichtigkeit. Der hiesige Handelsstand wird jedoch diesen Veränderungen zu Gunsten des hiesigen Geschäfts Rechnung zu tragen wissen.

Die Segelschifffahrt kann auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen ihrem Verhängniss nicht entgehen. Der Dampf zu Wasser und zu Land macht einer selbständigen Segelschifffahrt, zumal zu Berg, die Existenz kaum noch möglich und nöthigt sie, in den mächtigen Schlepptauen der grossen und

kleinen Schleppdampfschiffe Gelegenheit zur Verwendung ihrer Transportmittel zu suchen. Viele tüchtige und erfahrene Segelschiffer finden auf Dampfschiffen und Schleppbooten Anstellung. Sind die Verluste, welche die Segelschifffahrt im Allgemeinen durch Anwendung des Dampfes auf dem Rheinstrom erlitten, auch in vielen Fällen tief empfunden, so hat doch der Wohlstand mancher Schiffer, welche es an grösserem Fleiss, an Sparsamkeit und Ordnung nicht fehlen liessen, keine Abnahme erlitten.

Dem Betrieb der vorjährigen Flösserei auf dem Rhein, an welcher der hiesige Platz einen ansehnlichen Antheil nimmt, kam ein günstiger Wasserstand sehr zu Statten. Die Stockung, welche im ausgedehnten Holzhandel der Ostseehäfen in Folge der kriegerischen Ereignisse eintrat, hatte für die Rheinflösserei günstige Rückwirkungen und belebte die Nachfrage nach Bau- und Nutzholz, besonders zur Verwendung zum Schiffbau. Bei dem hiesigen Rheinzollamte wurden verzollt:

1850	607 Flösse	zu	1028072 Ctr.
1851	635 „	„	941102 „
1852	653 „	„	1088520 „
1853	656 „	„	1242912 „

Dieselben bestanden aus:

	hartem Holz Eichen etc. Cub.-Metr.	weich. Holz Tannen etc. Cub.-Metr.	zusammen Cub.-Metr.
1850	84026	345984	430101
1851	67408	335735	403143
1852	72200	399863	472063
1853	75692	470072	545764

Ueber die vorjährige Flösserei liegen uns zwar keine amtlichen Zahlenangaben vor, doch dürfte die im Jahre 1854 verflösste Holzmenge noch bedeutender sein, als die des vorhergehenden Jahres."

Einen interessanten Beitrag zur Erörterung der Rheinzollfrage lieferte das Bremer Handelsblatt. Der betreffende Aufsatz lautet:

„In einem Bremer Handelscirculair vom 23. Juli 1818 heisst es: „Um unsere Handlungsfreunde in den Stand zu setzen, dass sie bei ihren Transitgütern unserm Platze vor jedem andern den Vorzug geben können, so beehren wir uns, sie von folgender Einrichtung in Kenntniss zu setzen etc." „Durch unsere Erfahrung und genaue Berechnung haben wir uns überzeugt, dass die Transitkosten für englische raffinirte Zucker 1 fl. 6 kr. vom englischen Brutto-Centner über Holland nach Frankfurt a. M. mehr betragen, wie über Bremen nach Frankfurt. Dabei gewährt unser Platz noch den Vortheil, dass die Güter schneller in Frankfurt ankommen."

Es stellte sich wirklich damals eine Sendung von 20 Fässern (178 Ctr.) englischer Raffinade von London über Rotterdam und Cöln nach Frankfurt a. M. auf 1395 fl. 22 kr., dagegen von London über Bremen und Minden nach Frankfurt nur auf 1100 fl. 33 kr., also um 294 fl. 49 kr. billiger.

Im Jahre 1818 hatte Holland zu Gunsten der holländischen Raffinerien auf englische raffinirte Zucker einen Transitzoll von 2½ fl. pr. Ctr. Brutto gelegt, während derselbe Artikel früher durch Holland gar nicht transitiren durfte, und seinen Weg durch Brabant nach Cöln nahm, wo er auf den Rhein gebracht wurde. Bremen benutzte diese Erschwerung der Rheinschifffahrt, und versorgte die Plätze oberhalb Cöln mit englischen Waaren.

Seitdem sind bald vier Decennien vergangen und die Zoll- und Handelsverhältnisse des Rheinstroms haben während derselben grosse Umwälzungen erlitten. Dazwischen liegt die Rheinschifffahrts-Convention vom Jahre 1831, der Zollverein, die Aufhebung aller Zölle auf dem holländischen Rhein, die vielen Modificationen des Tarifs von 1831, seine Reduction auf die Hälfte vom Jahre 1851, die vielen Vergünstigungen, welche die einzelnen deutschen Uferstaaten den Rheinstädten und der Rheinschifffahrt ihres Lan-

des eingeräumt haben. Und dennoch droht dem Rheinverkehr eine ähnliche Gefahr, wie die, welche um die bezeichnete Epoche über ihn hereinbrach. Auch in diesem Augenblick berechnet man an der Elbe und Weser, in Havre und Boulogne die Frachten und Spesen der verschiedenen Wasser- und Eisenstrassen, welche für ein grosses Handelsgebiet mit dem Rhein concurriren.

Die directen Dampfschifffahrtslinien zwischen norddeutschen, englischen und holländischen Häfen, die Vollendung des französischen Eisenbahnnetzes und der französischen Canäle, die rasche Beförderung auf den Eisenbahnen und der äusserst billige französische Eisenbahnlauf lassen die immer ernster und lebhafter aufsteigenden Befürchtungen für die Zukunft der Rheinschifffahrt ganz gerechtfertigt erscheinen. Sie geben der Hoffnung Raum, dass sowohl die einzelnen Uferstaaten, in so fern dies noch nicht von ihnen geschehen, und die einzelnen rheinischen Handelsplätze, als die Privatgesellschaften sich in dem Bestreben vereinigen werden, die Benutzung der Rheinstrasse so wenig kostspielig wie möglich zu machen.

Für den Commissions- und Eigenhandel mit den ausländischen Gütern kommen die Hafen-, Krahnen- und Lagergebühren, welche von den Städten erhoben werden, sehr in Betracht. Diese belaufen sich je nach den verschiedenen Rheinplätzen auf 1¾ bis 8 kr. und sind also im letzteren Falle noch einer bedeutenden Ermässigung fähig. — Hierher sind auch die Durchlassgebühren der vielen Rheinbrücken zu rechnen, welche ebenfalls herabgesetzt werden sollten.

Eben so wünschenswerth aber ist die Ermässigung der Frachten. Die Frachten werden gegenwärtig von den privilegirten Rheinschifffahrtsgesellschaften, von den Actionairen oder den sie und ihr Interesse vertretenden Dampf- und Schlepp-Dampfschifffahrts-Gesellschaften gemacht, und so hoch gegriffen, dass ausser den Zinsen des Actien-Capitals jährlich noch eine Dividende gezahlt werden kann, welche den gewöhnlichen Zinsfuss oft um das Doppelte übersteigt. Diese Dividende muss der Rheinhandel aufbringen.

Verlangt man nun vom Staate, er solle auf die Einnahme aus den Zöllen verzichten, so muss man billigerweise auch erwarten, dass den Systemen der hohen Dividenden eine Schranke gesteckt werde. Die Wirkung ist dieselbe.

Weil das Interesse des Staats über dem der Individuen steht, behält sich der Staat die Regelung der Fahrtarife der Eisenbahnen vor, die er selbst nicht gebaut hat. Auf der Rheinstrasse, die weder der Staat noch die Privatindustrie hervorgerufen hat, scheint der Staat von seinem Recht keinen Gebrauch machen zu wollen, seit er an Stelle der alten Segelschiffer das Capital concessionirt hat. Man wird indess dahin kommen, und sich schliesslich dahin vereinigen müssen, dass alle diese verschiedenen Factoren, welche gemeinschaftlich die Summe der Erschwerungen der Rheinschifffahrt bilden, sich eine Reduction gefallen lassen sollen, wenn die höhere Aufgabe, die Erhaltung des Rheinhandels und der Rheinschifffahrt, gelöst werden soll.

Was die Zölle betrifft, so kann man von ihnen sagen, dass sie sowohl dadurch, dass sie erhoben werden, als dadurch, dass sie nicht erhoben werden, lästig sind. Der Particularismus hat aus den Rheinzöllen, aus der Freiheit, sie zu erheben, und ganz oder theilweise zu erlassen, verschiedene Zwickmühlen gemacht, deren Aufgabe darin besteht, den Rheinverkehr auf dies oder auf jenes Ufer, auf diese oder auf jene Stromstrecke zu ziehen und ihn von dem Grenznachbar zu verscheuchen. Dadurch ist der normale Pulsschlag des Verkehrs zu einem intermittirenden oder fieberhaften umgekränkelt worden, und der gesunde Zustand würde durch die Aufhebung der Zölle am sichersten wieder herzustellen sein. Gleichzeitig müsste freilich auch das Opfer des Landtransitzolles gebracht werden. Dass es aber mehr als einem Staate schwer fallen würde, beide zugleich fahren

zu lassen, kann leider nicht in Abrede gestellt werden. Dennoch wird die Nothwendigkeit, deren mütterliche und segensreiche Strenge auf dem Rhein schon so viel gethan, auch hier wieder entscheiden, und hoffentlich früher, als bis es zu spät ist.

Die Rheinzollgebühren betragen seit dem 1. October 1851 auf der Strecke von der französischen Grenze bis zur niederländischen:

Zu Thal 73 C. 97 Mill. früher 117 C. 47 Mill. also weniger 44 C. 12 Mill.
„ Berg 96 „ 48 „ „ 178 „ 25 „ „ „ 81 „ 77 „

Das Rheinoctroi von ausländischen und inländischen (zollvereinsländischen) Waaren für die verschiedenen Häfen der Rheinstrecke von Strassburg bis Rotterdam, berechnet sich, mit Berücksichtigung der in den einzelnen Uferstaaten bewilligten Ermässigungen oder Erlässe des conventionellen Rheinzolls seit dem 1. October 1851 folgendermaassen:

Thalfahrt

	bis Mannheim				bis Mainz				bis Coblenz				bis Cöln				bis Emmerich				bis Rotterdam			
	Ausland		Inland		Ausland		Inland		Ausland		Inland		Ausland		Inland		Ausland		Inland		Ausland		Inland	
	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.
Von Strassburg pr. Ctr. von 50 Kilo	11	99	—	—	28	66	15	10	45	49	26	93	55	50	26	93	73	97	26	93	73	97	26	93
Von Mannheim					16	67	15	10	33	50	26	93	93	51	26	92	61	98	26	93	61	98	26	93
Von Mainz									16	83	11	83	26	84	11	83	45	31	11	83	45	31	11	83
*) Von Coblenz													10	1	—	—	28	48	—	—	28	48	—	—
*) Von Cöln																	18	47	—	—	18	47	—	—
Von Emmerich																					—	—	—	—

Bergfahrt

	bis Emmerich				bis Cöln				bis Coblenz				bis Mainz				bis Mannheim				bis Strassburg			
	Ausland		Inland		Ausland		Inland		Ausland		Inland		Ausland		Inland		Ausland		Inland		Ausland		Inland	
	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.	C.	M.
Von Rotterdam pr. Ctr. von 50 Kilo	—	—	—	—	27	77	—	—	42	81	—	—	60	95	18	14	78	45	18	14	96	48	18	49
*) Von Emmerich					27	77	—	—	42	81	—	—	60	95	18	14	78	45	18	14	96	48	18	49
*) Von Cöln									15	4	—	—	33	18	18	14	50	68	18	14	68	71	18	49
*) Von Coblenz													18	14	18	14	35	64	18	14	53	67	18	49
Von Mainz																	41	50	—	—	35	53	—	35
Von Mannheim																					18	3	—	35

Unter den angeführten Umständen beträgt der Rheinzoll z. B.
von Holland bis Mainz 61 Cent. oder 17 Fr. pr. Ctr. zur ganzen Gebühr,
„ „ „ „ 29 „ „ 8 „ „ „ „ Viertels- „

Die Frachten pr. Schleppschifffahrt betragen auf dieser Strecke zu Berg: 85 C. bis 1 Fr. 50 C. = 23 bis 34 Fr.

Der Zoll vertheuert also die auf dieser Strecke des Rheins bezogenen Güter ungefähr um den dritten Theil der Frachten und darüber, in einigen Fällen um die Hälfte der ganzen Fracht.

Man darf indess aus der Vergangenheit wohl einen günstigen Schluss auf die Zukunft ziehen. Zum Zweck einer sorgfältigen Vergleichung der jetzigen Rheinzollsverhältnisse mit den früheren lassen wir die nachstehende Uebersicht des Rheinoctroi in den beiden Abschnitten dieses Jahrhunderts vor der oben angegebenen Ermässigung vom Jahre 1851 folgen."

*) Von allen ausländischen Gütern, welche in einem preussischen Hafen ausgeladen werden sollen, wird der Rheinzoll für die berührte preussische Rheinstrecke zwischen Emmerich und Coblenz gar nicht erhoben, bei der Weiterversendung aus einem preussischen Hafen rheinwärts über die preussische Grenze hinaus nachträglich aber nacherhoben.

	Alter Tarif 1804.									Neuer Tarif 1851.											Differenz im					
	Zu Thal.			Zu Berg.			Zusammen.				Zu Thal.				Zu Berg.			Zusammen.			Mehr.			Weniger.		
	Francs.	Centim.	Millim.	Francs.	Centim.	Millim.	Francs.	Centim.	Millim.		Francs.	Centim.	Millim.		Francs.	Centim.	Millim.	Francs.	Centim.	Millim.	Francs.	Centim.	Millim.	Francs.	Centim.	Millim.
I. Von der Schweiz bis Strassburg:																										
Zu Breisach. Nach dem Decret v. 25. Jan. 1827	—	12	—	—	18	—	—	30	—	an.*	—	13	9		—	20	9	—	47	7	—	17	7	—	—	—
										ab.	—	12	9													
Zu Strassburg. Nach dem Regl. v. 18. Juni 1821	—	12	—	—	18	—	—	30	—		—	15	1		—	19	4	—	34	5	—	4	5	—	—	—
II. Für den conventionellen Rhein:																										
Zu Neuburg. Nach der Convention von 1804	—	17	6	—	10	2	—	27	8		—	—	—		—	22	8	—	22	8	—	—	—	—	5	—
Zu Germersheim. Nach der Convent. von 1804	—	—	—	—	—	—	—	—	—	an.	—	9	4		—	14	1	—	26	6	—	36	6	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ab.	—	13	1		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zu Mannheim	—	9	075	—	16	335	—	25	41	ab.	—	2	9	an.	—	4	3	—	27	—	—	1	59	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	ab.	—	19	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zu Mainz	—	8	6	—	13	5	—	22	1	an.	—	15	9	ab.	—	23	9	—	54	1	—	32	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ab.	—	5	7	an.	—	8	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zu Caub	—	9	075	—	13	15875	—	22	23375	an.	—	3	2	an.	—	4	8	—	31	3	—	9	06625	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	ab.	—	9	3	ab.	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zusammen	—	68	35	—	89	19375	1	57	54375		1	01	4		1	51	6	2	54	—	1	01	45626	—	5	—
Coblenz	—	4	1	—	13	1	—	17	2	an.	—	1	4		—	3	—	—	8	9	—	—	—	—	8	2
										ab.	—	5	5													
Andernach	—	3	2	—	6	2	—	9	4		—	3	1		—	8	3	—	11	4	—	2	—	—	—	—
Linz	—	10	89	—	4	99125	—	15	88125		—	11	8		—	4	7	—	16	5	—	0	61875	—	—	—
Cöln	—	22	5	—	16	5	—	39	—		—	11	6		—	17	7	—	29	3	—	—	—	—	9	7
Düsseldorf	—	14	97375	—	33	5775	—	48	55125		—	7	4		—	17	4	—	24	8	—	—	—	—	23	75125
Ruhrort	—	13	2	—	22	5	—	35	7		—	7	3		—	11	1	—	18	4	—	—	—	—	17	3
Wesel	—	19	965	—	19	965	—	39	93		—	10	3		—	11	—	—	21	3	—	—	—	—	18	63
Emmerich	—	—	—	—	29	9475	—	39	9475		—	—	—		—	15	5	—	15	5	—	—	—	—	14	4475
Zusammen	—	88	82875	1	46	7825	2	33	61		—	58	4		—	78	7	1	46	1	—	2	61875	—	92	12875
																								mithin	89	$^{51}/_{100}$
III. In den Niederlanden:																										
1. Auf dem Leck. Nach dem Reglement vom 1. März 1827	—	26	—	—	39	—	—	65	—		—	19	—		—	28	—	—	47	—	—	—	—	—	18	—
2. Auf der Waal. Nach dem Gesetz vom 3. Oct. 1816	—	30 $^{15}/_{80}$	—	—	30 $^{15}/_{80}$	—	—	60 $^{3}/_{8}$	—		—	19	—		—	28	—	—	47	—	—	—	—	—	13 $^{3}/_{8}$	—

*) an. so viel wie ankommend, ab. so viel wie abgehend.

Der neue Uferlängen-Tarif betrug demnach:

	Zu Thal Fr.	C.	M.	Zu Berg Fr.	C.	M.	Zusammen Fr.	C.	M.	
I. Von Basel bis Strassburg	—	26	8	—	40	3	—	67	1	
II. Von Strassburg bis an die Lahn	—	74	6	1	12	3	1	86	9	3 Fr. 33 C.
III. Von der Lahn bis zur niederländischen Grenze . .	—	58	4	—	87	7	1	46	1	
IV. In den Niederlanden . .	—	19	—	—	28	—	—	47	—	
Zusammen	1	78	8	3	68	3	4	71	1	

nämlich zu Thal 1 Fr. 78 Cent. 8 Mill. und zu Berg 2 Fr. 68 Cent. 3 Mill., zusammen 4 Fr. 47 Cent. 1 Mill.

Hieraus geht hervor, dass die Verminderung auf dem conventionellen Rhein betrug:

zu Thal 30 Cent. $^{42675}/_{100000}$ Mill., zu Berg 59 Cent. $^{08125}/_{100000}$ Mill., zusammen 89 Cent. $^{51}/_{100}$ Mill.

Auch in den Niederlanden fand eine Verminderung statt:

1. Auf dem Leck zu Thal um 7 Cent., zu Berg um 11 Cent., zus. 18 Cent.
2. Auf der Waal „ „ „ $11^{15}/_{80}$ „ „ „ „ $2^{15}/_{80}$ „ „ $13^{3}/_{8}$ „

Erinnern wir uns schliesslich, dass vor dem Reichscongress vom 25. Februar 1803 von Diersheim in Baden bis Lobith in Preussen nicht weniger als 32 Zollstätten bestanden, von denen für die Taxation der Qualität und Quantität der Güter und für die Feststellung der Zollrechnung mit wenig Ausnahmen fast gar keine Normen geltend waren, vielmehr die grösste Willkür darin herrschte; dass ausserdem die hohen Zölle zu Schenkenschanz, Nimwegen, Thiel, Bommel, Arnheim, Vaart, Utrecht und Muyden in Holland hinzukamen; so liegt in dem geschichtlichen Gange, den wir im Vorstehenden anschaulich zu machen versucht haben, ein nicht geringer Trost und zugleich die Hoffnung, dass in derselben Richtung weitere Schritte nicht ausbleiben werden."

Von den Geschäftsresultaten der Strom-Dampfschifffahrt-Gesellschaften liegen uns folgende Berichte vor:

Pfälzische Dampfschifffahrt-Gesellschaft in Ludwigshafen. Actien-Capital 228000 fl.

1854	Zahl der Reisen	Transport-Reisende	Güter Ctr.
	48	—	1132241

3 Remorqueurs.

Einnahme	288479 fl.
Gewinn	70000 „
Vertheilte Dividende à 10% pr. anno .	22800 „

Der Rest zur Anschaffung eines vierten Remorqueurs.

Gesellschaft der Mosel-Dampfschifffahrt in Trier. Actien-Capital 52500 thlr.

Einnahmen	1853			1854		
	Personen thlr.	Güter thlr.	Total thlr.	Personen thlr.	Güter thlr.	Total thlr.
	21158	6981	28139	26064	9177	35241

Die Dividende betrug 1853 2 thlr., 1854 sind 3 thlr. pr. Actie von 35 thlr. zu erwarten; es entspricht dies einem Zinsfuss von resp. 5,7 und 8,6%. Die Moselboote fahren einerseits bis Thionville und denken nächstes Jahr ihre Fahrten direct bis Cöln auszudehnen.

Frankfurter Actien-Gesellschaft für Rhein- und Mainschifffahrt. Actien-Capital 1000000 fl.

1854	beförderte Ctr.	Gesammt-Ertrag	Gewinne	Dividende 5%
	876090	328960 fl.	106446 fl.	50000 fl.

Für Reparaturen wurden 1854 100803 fl. verausgabt; der Reservefonds belief sich nach Zuschuss von 56446 fl. wieder auf 72399 fl.

Mainzer Schlepp-Dampfschifffahrt-Verein. Actien-Capital 200000 fl.

Der Verein besitzt 3 grosse Schlepper und 16 eiserne Kähne.

	1853	1854	Dividende
Transporte	507273 Ctr.	655636 Ctr.	11 %

Baierische Inn- und Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, am 18. Octbr. 1853 auf 50 Jahre concessionirt. Actien-Capital 600000 fl. Die Fahrten begannen im September 1854.

Jährl. Ausgaben veranschlagt	Einnahmen	Ueberschuss, resp. Superdividende u. Reservefonds
fl. 162000	fl. 200000	fl. 38000

Die Gesellschaft hat bereits 6 Remorqueurs und 10 hölzerne Schleppkähne angeschafft. Die Kohlenlager bei Rosenheim liefern jährlich 300000 Centner Kohlen, künftig vielleicht das Doppelte, durch deren Transport die Rentabilität gesichert scheint.

Kölnische Dampfschifffahrt-Gesellschaft zu Köln. Actien-Capital 412000 thlr. nebst 150000 thlr. in 5 % Prioritäts-Obligationen.

Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	thlr.	310027
„ „ „ Waaren-Transport	„	113550
Verschiedenes	„	14448
	thlr.	438025

Die Ausgaben betrugen:

Besoldungen	thlr.	92572
Betriebskosten	„	141975
Unterhaltung der Schiffe	„	61447
Allgemeine Verwaltungskosten	„	16587
Zinsen der Actien pro 1854	„	30840
Ueberweisung auf den Versicherungsfonds	„	27550
Auf das Mobiliar abgeschrieben	„	2764
	thlr.	373735
Bleibt Gewinn	thlr.	64290

wovon 5 % Dividende unter die Actionäre zur Vertheilung kommen und der Rest zu Remisen und als Uebertrag in 1855 verwendet werden soll.

Die **Dampfschifffahrt-Gesellschaft für den Nieder- und Mittel-Rhein** zu Düsseldorf und die **Preussische Rhein-Dampfschifffahrt-Gesellschaft** zu Cöln haben ihren Betrieb zu gemeinsamer Rechnung vereinigt. Actien-Capital der Düsseldorfer Gesellschaft 550000 thlr., desgl. der Cölnischen Gesellschaft 616800 thlr., wovon 566800 thlr. emittirt.

	Durchlaufene Meilen	Personenbeförderung	Ertrag thlr.	Gütertransport Ctr.
Düsseldorfer Ges.	70145	415568	304800	449953
Cölner „	78053	464356	317159	427569
Zusammen	148198	879924	621959	877522

	Ertrag thlr.	Gesammt-Einnahme thlr.
Düsseldorfer Ges.	126111	430911
Cölner „	101050	418209
	227161	849120

Vom Gesammt-Ertrage fällt jeder Gesellschaft die Hälfte zu. Der Ueberschuss der Betriebsrechnung ergab 91431 thlr., die Dividende wurde auf 10 % festgestellt.

Mühlheimer Dampf-Schleppschifffahrts-Gesellschaft zu Mühlheim. Vom Actiencapital von 300000 thlr. sind bis Schluss 1854 240000 thlr. eingezahlt. Von den Remorqueuren der Gesellschaft wurden geschleppt 1050 Schiffe und 3134421 Ctr. Güter, darunter 2970171 Ctr. Steinkohlen. Die Gesammt-

Einnahme war 81130 thlr., der Ueberschuss 23602 thlr. und der reine Gewinn, nachdem 11840 thlr. zum Reservefonds abgeführt, 11762 thlr., also 7.35 pCt. des nominellen Geschäftscapitals. Die Kohlenproduction und Consumtion stieg im Ruhrrevier von 1844 bis 1854 von 23338000 auf 53401000 Scheffel; dieser Umstand machte eine Erweiterung des Geschäftsbetriebes nöthig, und ist zu diesem Zweck eine Erhöhung des Gesellschafts-Capitals von 300000 thlr. auf 600000 thlr. beschlossen worden.

Niederrheinische Dampf-Schleppschifffahrts-Gesellschaft. Actiencapital 252000 thlr. Es wurden durch 3 Remorqueurs, 12 Schleppkähne und 53 Miethschiffe im Ganzen 2191078 Ctr. geschleppt, also um 1020962 Ctr. mehr als im Jahre 1853. Die Einnahmen ergaben 151287 thlr., 54705 thlr. mehr als im Vorjahr. Die Ausgabe betrug 115003 thlr. (39723 thlr. mehr als im Jahre 1853), und verbleibt also ein Ueberschuss von 36284 thlr., wogegen jener von 1853 nur 21202 thlr. ausmachte. Von diesem Gewinn wurden 5 pCt. des Actiencapitals von 252000 thlr. oder 12600 thlr. dem Verschleissfonds, dann von den verbleibenden 23684 thlr. 20 pCt. oder 4736 thlr. dem Reservefonds überwiesen und dem Actiencapital 7½ pCt. oder 18900 thlr. als Dividende bestimmt. Hiernach beträgt nun das Gesellschaftsvermögen 359121 thlr. und hat sich seit dem Beginne des Geschäfts um 68344 thlr. vermehrt. Ein vierter Remorqueur ist anzuschaffen beschlossen.

Cölnische Dampf-Schleppschifffahrts-Gesellschaft in Cöln. Im Jahre 1854 sind gegen 1853 bedeutend grössere Quantitäten Waaren verfrachtet und geschleppt worden. Die Einnahme an Rhein- und Seefrachten, so wie an Schlepplöhnen belief sich auf 244242 thlr., an Zinsen 2489 thlr., in Summa auf 246731 thlr.; die Ausgaben incl. der Zinsen aus dem Anleihe-Capital betrugen 204288 thlr., somit Einnahme-Ueberschuss 42443 thlr. Die Actionäre beschlossen die Auszahlung einer Dividende von 5 pCt. und die Ueberweisung von etwa 19000 thlr. zur Reserve. Hiernach steht dem Actien- und Anleihe-Capital der Gesellschaft im Betrage von 517300 thlr. zunächst eine Reserve von etwa 66500 thlr. gegenüber, und sind die alsdann nur noch verbleibenden etwa 450000 thlr. Capital durch 4 Schleppboote, 31 Schleppkähne und 1 Seeschiff repräsentirt.

Oesterreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Ueber die Verkehrsverhältnisse der Jahre 1831—1853 siehe Jahrbuch III. pag. 288. Der Verkehr ergab folgende Resultate: 1854 624206 Personen, 1853 571929 Personen, als 1854 mehr 52277 Personen; Frachtgüter: 1854 13760645 Ctr., 1853 9026474 Ctr., mithin mehr 4734171 Ctr.

Auf die einzelnen Fahrstrecken vertheilt, ergiebt sich zwischen:

Wien-Linz-Passau	Vermehrung:	9486 Pers.	275891 Ctr.
Wien-Pesth . . .	„	18817 „	1481604 „
Pesth-Semlin-Orsova	„	41736 „	2042676 „
Sissek-Szegedin-Szolnok-Tokay-Nameny und Saros-Patak			831101 „
Orsova-Galatz			131315 „

dagegen Verminderung zwischen Wien-Galatz (Eilfahrten) 2641 Personen und 7171 Ctr., Sissek-Szegedin 13446 Personen, Orsova-Galatz 1725 Personen, Pesth-Ofen-Allosen 47285 Personen, Semlin-Belgrad-Pancsova 48782 Personen und 21304 Ctr.

Besonders befriedigend ist die Vermehrung des Verkehrs auf der Pesth-Semlin-Orsovaer Linie. Die Vermehrung der Reisenden rührt zwar zum Theil von den Truppentransporten her. Die Zunahme der Frachttransporte auf jener vom Wasserstande weniger abhängigen Strecke um mehr als 2 Millionen Ctr. und die Vermehrung des Frachtenquantums um mehr als 800000 Ctr. auf der Theiss und Save, welche beide Flüsse doch längere Zeit unfahrbar waren, beweist aber zur Genüge, dass unter günstigeren

Umständen eine sehr erhebliche Zunahme des Frachtenverkehrs im Allgemeinen zu erwarten gewesen wäre. Die Zunahme der Frachtgüter zwischen Orsova und Galatz ist grösstentheils den Getreidetransporten zuzuschreiben. Es hat auf dieser Strecke die gesellschaftliche Thätigkeit den erfreulichsten Aufschwung genommen, welcher zu der sicheren Erwartung berechtigt, dass die der untern Donau in neuerer Zeit gewidmete besondere Aufmerksamkeit sehr bald angemessene Früchte tragen werde. Seit Eröffnung der diesjährigen Schifffahrt finden sieben Remorqueure mit einer entsprechenden Anzahl von Schleppschiffen, dann drei Frachtdampfboote auf jener Strecke fortwährend lucrative Beschäftigung.

Der Rechnungsabschluss weist aus an Einnahmen 6980578 fl., an Ausgaben 5126744 fl., mithin als Ueberschuss 185834 fl. Hiervon waren statuten- und regelmässig zu verwenden: für Abschreibung vom Werthe der Gebäude, Schiffe etc. 988780 fl. und Beitrag zum Assecuranzfonds 167770 fl., zusammen 1156550 fl., so zwar, dass sich nach Bestreitung der theilweisen Verzinsung für die 11. und 12. Actien-Emission ein Ertrag herausstellt von 697284 fl. Endlich wurde hiervon die ordentliche Verzinsung bestritten, und zwar für das Actiencapital (einschliesslich der 6. Emission von 1¾ Mill.) 543700 fl. und für die beiden Anlehen (von 2600000 fl.) 130000 fl., zusammen 673750 fl., so dass sich ein reiner Ueberschuss von 23534 fl. herausstellt. Dieses Ergebniss ist im Vergleich zum Jahre 1853, wo sich ein Ausfall von 680006 fl. ergab, immerhin als erfreulich zu bezeichnen.

Ende 1854 besass die Gesellschaft 83 Dampfboote, 2 Propeller und 286 eiserne Schleppboote. Die 83 Dampfboote hatten einen Werth von 7144548 fl.; im Bau begriffen waren 8 Dampfboote und 7 Propeller. Das Vermögen der Gesellschaft bestand Ende 1854 aus 20651794 fl.

Oesterreichische Donau-Dampfschifffahrt.

Im Jahre 1854.	Auf der obern Donau sammt Nebenflüssen.	Auf der untern Donau sammt Nebenflüssen.	Total. 1854.	Total. 1853.
Anzahl der Passagiere.				
I. Platz	445695	1753	447448	474184
II. Platz	737189	1575	738864	796948
III. Platz	238630	6962	245592	204562
Total	1421614	10290	1431904	1475694
Gepäcksübergewicht Ctr.	30455	230	30684	31451
Waaren-Colli.				
Anzahl	4792500	94087	4886587	3265530
Gewicht Ctr.	13250332	510313	13760645	9026474
Andere remorquirte Gegenstände.				
Claviere	404	11	415	597
Wagen	2261	176	2437	1979
Pferde, Hunde u. diverse	6081	41	6122	2098
Borstenvieh	156347	1146	157493	163155
Schiffe	4494	269	4763	3749
Geldgroups.				
Anzahl	28700	1081	29781	33086
Werth fl.	24881391	1747744	26629135	28262640

Unter den in der letzten General-Versammlung vom 12. Mai 1855 gefassten Beschlüssen heben wir Folgendes hervor:

„Ein Drittel der für die eisernen Schiffe und Schiffsmaschinen alljährlich auflaufenden Reparaturkosten soll von nun an von den Abschreibungs-

geldern bestritten werden, und dieses Verfahren schon auf die Verrechnungen des Jahres 1854 in Anwendung kommen.

Von den hierdurch erübrigten 159553 fl. und dem durch die Bilanz ausgewiesenen Gewinn-Ueberschuss per 23534 fl. (zusammen 183087 fl.) sollen statutenmässig 20 pCt. im Betrage von 36617 fl. in den Reserve-Fond hinterlegt, 135000 fl. an die 27000 Actien einschliesslich der XI. Emission als Superdividende zu 5 fl. per Stück mit dem am 1. September 1855 fälligen Coupon ausbezahlt und 11470 fl. auf den General-Gewinn- und Verlust-Conto des laufenden Jahres vorgetragen werden.

Der bestehende Assecuranz-Fonds der gesellschaftlichen Schiffe soll auf eine Summe von 7 pCt. des durch den General-Schiffbau-Conto ausgewiesenen Gesammtwerthes der gesellschaftlichen Fahrzeuge beschränkt bleiben, und der reglementmässig festgesetzte Beitrag von jährlichen 1½ pCt. des Werthes für die Dauer der nächsten 3 Jahre nur in so weit geleistet werden, als es erforderlich sein wird, den Fond auf jener normirten Höhe zu erhalten und die im Laufe des Jahres vorgekommenen Schäden zu decken.

Die zum Ausbau der Mohacz-Fünfkirchner Eisenbahn, zu der, dem Bedarfe angemessenen Vermehrung der gesellschaftlichen Betriebsmittel und zur Ausführung mehrerer Landbauten erforderliche, in den nächsten drei Jahren zu bewerkstelligende Vermehrung des Capital-Fonds um 12000000 fl. wurde beschlossen, wovon 6000000 fl. durch eine Actien-Ausgabe, und die zweite gleiche Hälfte durch ein Anlehen mittelst Verloosung aufgebracht werden soll.

Die Administration im Vereine mit dem Ausschusse wurde ermächtigt, dieses Anlehen abzuschliessen, wenn dasselbe al pari und zu einem Zinsfusse von nicht mehr als 5 pCt. zu Stande gebracht werden kann."

Ueber den Betrieb der Dampfschifffahrt auf den Landseen, Strömen und Flüssen, mit Einschluss aller binnenländischen Grenzgewässer des österreichischen Kaiserstaates, sind unterm 4. Januar 1855 folgende gesetzliche Bestimmungen getroffen:

§ 1. Die mit den Allerhöchsten Entschliessungen vom 20. Juni 1813 und 6. November 1817 *) erlassenen Vorschriften wegen Ertheilung von Privilegien für die Dampfschifffahrt, welche mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 28. Januar 1834 **), in Beziehung auf die See bereits aufgehoben worden sind, werden nunmehr auch hinsichtlich der Befahrung der Landseen, Ströme und Flüsse ausser Wirksamkeit gesetzt.

Die Ertheilung ausschliessender Privilegien zum Betriebe der Dampfschifffahrt für bestimmte Gewässer oder nach bestimmten Richtungen findet sonach nicht mehr Statt.

§ 2. Jede Schifffahrts-Unternehmung mit Dampfschiffen zum Transporte von Personen oder Gütern auf den gedachten Gewässern des österreichischen Kaiserstaates bedarf einer behördlichen Bewilligung, und diese kann nur an vollkommen vertrauenswürdige und den Besitz der nöthigen Mittel zum aufrechten Betriebe der Unternehmung glaubwürdig nachweisende Personen verliehen werden.

§ 3. Die Ertheilung dieser Bewilligung steht, wenn das Gewässer, dessen Befahrung die Unternehmung bezweckt, das Verwaltungsgebiet einer einzigen politischen Landesstelle (Statthalterei, Statthalterei-Abtheilung, Landesregierung) durchströmt oder berührt, dieser Behörde zu.

Wenn hingegen das Gewässer, dessen Befahrung die Unternehmung bezweckt, das Verwaltungsgebiet einer zweiten oder mehrerer Landesstel-

*) In der Sammlung der politischen Gesetze und Verordnungen, Band 45, Seite 352.
**) Ebenda, Band 62, Seite 31.

len durchströmt oder berührt, so ist die Ertheilung der fraglichen Bewilligung dem Handels-Ministerium vorbehalten.

In dem Einschreiten um die Bewilligung ist der Ort des Verwaltungsgebietes, in welchem beabsichtigt wird, den ordentlichen Standort der Geschäftsleistung zu bestimmen, stets ausdrücklich anzugeben.

§ 4. Niemand darf irgend ein Dampfschiff, es mag im In- oder Auslande gebaut sein, zum Transportgeschäfte verwenden, das nicht vor dem Beginne der ersten Fahrt in Bezug auf den Schiffskörper und die Maschine insbesondere nach der, in Betreff der Sicherheitsmaassregeln bei Dampfkesseln bestehenden Vorschrift vom 11. Februar 1854, Nr. 48 des Reichs-Gesetz-Blattes, durch die von der Behörde bestimmten Organe genau untersucht, und hierbei Schiff und Maschine ihrer Bestimmung entsprechend und volle Sicherheit gewährend befunden wurden. Ueber den Befund dieser Untersuchung wird ein amtliches Certificat ausgefertigt.

§ 5. Niemand darf ein Dampfschiff führen, oder zu dessen Führung bestimmt werden, der sich nicht die hierzu erforderlichen Kenntnisse und practischen Fertigkeiten erworben hat (§ 23 der bezogenen Vorschrift vom 11. Februar 1854, Nr. 48 des Reichs-Gesetz-Blattes). Jede Dampfschifffahrts-Unternehmung ist daher verpflichtet, zur Leitung ihrer Dampfschiffe amtlich geprüfte und mit Befähigungs-Decreten versehene Schiffsführer (Schiffscapitaine) aufzustellen.

Die Prüfung dieser Schiffsführer (Capitaine) wird durch eine von den politischen Landesstellen ernannte Commission von Sachverständigen vorgenommen, und hat sich auf deren vollkommene Befähigung zur Führung der Dampfschiffe auf Landseen, Strömen und Flüssen zu beziehen.

Bei entsprechendem Prüfungserfolge wird dem Geprüften ein Befähigungs-Decret zur Führung von Dampfschiffen auf Landseen, Strömen und Flüssen ausgestellt.

Minderjährige oder nicht im Vollgenusse der bürgerlichen Rechte befindliche Personen, dann jene, welche eines Verbrechens oder eines aus Gewinnsucht begangenen Vergehens schuldig erkannt worden sind, werden zur Ablegung dieser Prüfung nicht zugelassen.

§ 6. Wenn der Schiffsführer (Schiffscapitain) nicht die genügende Kenntniss des Fahrwassers einer zu befahrenden Strecke besitzt, muss zur Führung des Schiffes während der Befahrung dieser Strecke ein derselben kundiger Steuermann (Lootse) verwendet werden.

§ 7. Jedes Dampfschiff muss auf der Fahrt mit einem, mit der Einrichtung und Bedienung der Maschine vollkommen vertrauten Maschinisten, welcher diese Befähigung durch eine Prüfung nach § 23 der Vorschrift vom 11. Februar 1854 erprobt hat, dann mit der nöthigen Bemannung und den erforderlichen Schiffsrequisitionen versehen sein.

§ 8. Uebertretungen der gegenwärtigen Vorschrift sind, soweit dieselben nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen, nach den bestehenden Gewerbsvorschriften zu behandeln.

Die genaue Befolgung der in den vorstehenden §§ 4, 5, 6 und 7 enthaltenen Anordnungen in Beziehung auf die amtliche Untersuchung der Beschaffenheit der Dampfschiffe und ihrer Maschinen, dann auf die Führung der Dampfschiffe und Bedienung der Dampfmaschinen, wird von den dazu berufenen politischen Behörden unter der Leitung des Handels-Ministeriums überwacht, an welches ausser den Fällen, die nach den allgemeinen Strafgesetzen zu behandeln sind, oder in denen gleichlautende Straferkenntnisse in erster und zweiter Instanz vorliegen, die Berufung gegen die Verfügungen und Entscheidungen der politischen Landesbehörden gestattet ist.

§ 9. Wird die Errichtung einer Dampfschifffahrts-Unternehmung durch einen Verein beabsichtigt, so ist in Bezug auf die Bildung und Bewilligung des Vereins vorerst den für die Bildung von Privatvereinen durch das Allerhöchste Patent vom 26. November 1852, Nr. 253 des Reichs-Gesetz-Blattes, erlassenen Anordnungen Genüge zu leisten.

§ 10. Die nach den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen bereits erworbenen Berechtigungen in Bezug auf die Befahrung von Landseen, Strömen und Flüssen mit Dampfschiffen bleiben bis zu deren Erlöschung aufrecht.

§ 11. Für Erfindungen, Verbesserungen oder Entdeckungen in der Construction oder hinsichtlich der bewegenden Kraft von Dampfschiffen, bleibt die Anwendung der Bestimmungen des Allerhöchsten Privilegiums-Patents vom 15. August 1852, Nr. 184 des Reichs-Gesetz-Blattes, jedoch in strenger Beschränkung auf den eigentlichen Gegenstand der Erfindung, Entdeckung oder Verbesserung vorbehalten, ohne dass ein diesfälliges Privilegium die Berechtigung zum Dampfschifffahrts-Betriebe unmittelbar in sich schliesst.

Die Course der Strom-Dampfschifffahrts-Actien waren nach dem „Actionair“ Ende 1854:

Zahl der Actien.	Davon emittirt.	Betrag der Actie.	Davon eingezahlt.	Name der Gesellschaft.	Sitz der Gesellschaft.	Letzter bekannter Cours.	Letzte Dividende nebst Zinsen und Zeit der Erhebung.	Ort der Börse.	Bemerkungen.
18000 I—X. Emiss.	alle	500 fl. C.	voll.	Oestr. Donau-Dampfsch.	Wien	543	5 pCt. Z. März-Sept. 0 pCt. D. Mai	Wien.	
9000 XI. „	„	„	70 pCt.	„ „ „	Wien	—	5 pCt. Z. März-Sept. 0 pCt. D. Mai		
9000 XII. „	„	„	20 pCt.	„ „ „	Wien	536	5 pCt. Z. März-Sept. 0 pCt. D. Mai		
5 pCt. Obl. 2600000 fl.	„	„	voll.	„ „ „	Wien	81½	5 pCt. Z. März-Sept. 0 pCt. D. Mai		
1400 Lit. A.	„	100 thlr.	„	Sächs. Elb-Dampfsch.-G.	Dresden	150	8 pCt. Div. Jan.-Juli	Leipzig	
1400 Lit. B.	„	25 „	„	„ „ „	Dresden	—	desgl.	„	
14414	„	25 „	„	Magdeb.-Hamb. Dampfschifffahrts-Gesellsch.	Magdeburg	—	desgl.	Hamburg	
3353 Pr.-Oblg. 5 pCt.	„	100 „	„						
600	500	200 fl.	„	Neckar-Dampfsch.-Ges.	Heilbronn	—	3 pCt. Div. Juni	—	Seit 7 Jahren bezahlt.
2000	1862	250 fl.	„	Main „ „	Würzburg	—	4 pCt. Div. Decbr.	—	240 Stück der Actien gehören dem Staat, die Gesellschaft hat auf jede Actie 22½ fl. zurückbezahlt, so dass die Actie nur noch 227½ fl. betr.
1500	alle	35 thlr.	„	Mosel „ „	Trier	—	8 pCt. Juli	—	
3084	2834	200 „	„	Pr. Rhein-Dampfsch.-Ges.	Köln	135	5 pCt. Z. 5 pCt. D. Jan.	Köln.	Beide Gesellschaften haben ihren Betrieb zu gemeinsam. Rechnung vereinigt.
2750	alle	200 „	„	Dampfsch.-Ges. f. d. N.- und M.-Rhein.	Düsseldorf	115	10 pCt. Div. Mai	Köln.	
2060	„	200 „	„	Köln. Dpfschleppsch.-G.	Köln	90	5 pCt. Div. Mai	Köln.	182 Stück sind durch Ankauf der Gesellsch. u. Ausloosung amortisirt worden.
1500 Pr.-Oblg. 5 pCt.	„	100 „	„						
840	„	300 „	„	Düsseldorfer do.	Düsseldorf	—	5 „ „ April	Berlin.	
4000	„	100 „	„	Ruhrorter do.	Ruhrort	125	8 „ „ Juli	Berlin.	
3000	„	100 „	90 pCt.	Mülheimer do.	Mülh. a. d. R.	99½	— —	Berlin.	
400	„	500 fl.	voll.	Mannheimer do.	Mannheim	95	5 pCt. Div. Januar	Mannheim.	Die Actien in fest. Händen können ohne Genehmigung d. Verw.-R. nicht veräussert noch übertragen werden.
228	„	1000 fl.	„	Bair.-pfälzische do.	Ludwigshaf.	—	10 „ „ April	Mannheim.	
4000	„	250 fl.	„	Rhein und Main do.	Frankfurt	94	5 „ „ Juni	Frankfurt.	
200	„	1000 fl.	„	Mainzer do.	Mainz	—	4 pCt. Z. 2½ pCt. D.	Mainz.	Zinsen vom Staat gar.

Die deutsche Auswanderung
im Jahre 1854.

Die deutsche Auswanderung übertraf im Jahre 1854 die aller Vorjahre. Es betrug dieselbe so weit sich ermitteln lässt:

	direct
über Bremen	76875
„ Hamburg direct	32310
„ „ indirect	18509
„ Havre	95894
„ Antwerpen	25843
„ andere Häfen, deutsche, circa	500
„ „ „ fremde, „	2000
zusammen . .	251931

wogegen auswanderten:

1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
94581	109531	81895	89102	82404	112547	162301	156180

Von dieser Auswanderung gingen über deutsche Häfen:

	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
	38058	42382	37532	36249	37061	56070	89800	90373	128694
= pCt.	40	38^{8}	45^{9}	40^{4}	45	49^{8}	55^{3}	58	51^{7}

wonach, was 1853 anbetrifft, die im vorigen Jahrbuch gegebenen Zahlen zu berichtigen sind, da damals in denselben Brake besonders aufgeführt wurde, die Beförderung über diesen Ort aber für Bremer Rechnung geschah und daher in der für Bremen angegebenen Zahl schon inbegriffen war.

Das Reiseziel ergiebt sich, was die directe Beförderung über Hamburg und Bremen anbetrifft, aus folgender Zusammenstellung:

Reiseziel der Schiffe.	1849		1850		1851		1852		1853		1854	
	Bremen	Hamburg	Bremen	Hamburg	Bremen	Hamburg	Bremen	Hamburg	Bremen	Hamburg	Bremen	Hamburg
Vereinigte Staaten . . .	28103	3777	25342	3777	35981	5600	57036	13886	57498	13898	75876	20835
Britisches Nordamerika .	—	315	—	593	—	647	1440	3508	316	2051	772	1530
Californien	217	23	210	279	17	—	12	—	41	145	—	136
Jamaica	23	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezuela	—	—	—	—	—	—	190	5	—	—	—	—
Brasilien	—	37	20	240	5	1950	46	2047	140	499	227	1294
Nicaragua	—	—	100	—	67	—	—	—	—	—	—	—
Valdivia und Valparaiso .	—	—	—	215	—	245	—	581	—	243	—	139
Peru	—	—	—	—	1161	—	—	—	—	—	—	—
Capstadt	—	—	8	—	4	—	—	—	—	—	—	—
Australien	286	1468	150	368	258	530	—	1195	15	1749	—	4819
Andere	—	—	—	135	—	184	12	571	101	384	—	557
Zusammen . . .	28629	5620	25838	7430	37493	12279	58551	21916	58111	18969	76875	32310

Nach einem amtlichen Document des Congresses zu Washington ist die Zahl der 1854 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika angekommenen deutschen Auswanderer 296000 und würden demnach 45931 nach andern Ländern ausgewandert sein.

Oeffentliche Blätter bringen folgende Zusammenstellung der Erleichterungen, welche dem Auswanderer-Transport auf den verschiedenen Reiserouten gewährt werden.

Auf allen Eisenbahnen, welche von Leipzig und Berlin nach Bremen führen, sowie auf den hannöverschen Bahnen, welche nach Hamburg führen, haben die Auswanderer nur ⅔ des gewöhnlichen Fahrpreises zu zahlen, Kinder unter 10 Jahren zahlen nur ⅓. Ihr Gepäck ist bei Erwachsenen bis zu 100 Zollpfund, bei Kindern 50 Zollpfund frei. Für das Uebergewicht zahlen sie nach dem Tarif für Schnellzüge. Die Ermässigung auf der Strecke von Köln nach Bremen beträgt fast die Hälfte der Sätze für Personen, die Taxe für Gepäck ist dieselbe wie oben. Specielle Auswandererzüge gehen fünfmal monatlich von Leipzig und zweimal monatlich von Köln nach Bremen ab; sie legen diese Strecke in einem Tage zurück. Die Berlin-Hamburger Bahn bewilligt Erwachsenen keine Ermässigung, transportirt aber die Kinder von Auswanderern und ihr Gepäck bis zu 100 Pfund gratis. Auf der Magdeburg-Wittenberger und der Thüringischen Eisenbahn sind die Preise für Erwachsene herabgesetzt, zwei Kinder unter 14 Jahren zählen für einen Erwachsenen. Gepäck bis zu 100 Pfund wird gratis befördert. — Die Kölner und Düsseldorfer Rhein- und Dampfschiff-Gesellschaften bewilligen Auswanderern, welche sich nach Köln begeben, um von da mit der Eisenbahn über Minden nach Bremen zu gehen, einen bedeutenden Rabatt. Der Gepäcktransport ist gleichfalls bis zu 100 Pfund frei. Für das Uebergewicht wird 4—6 sgr. pr. Centner bezahlt. Die Main-Dampfschifffahrt-Gesellschaft transportirt die Auswanderer mit allem ihrem Gepäck, welches Gewicht es auch habe, von Frankfurt bis Mainz für 12 sgr. den Erwachsenen und 6 sgr. für Kinder. — Einige geringe Vortheile werden auch Auswanderern gewährt, welche über Frankfurt, Cassel, Karlshafen, Minden gehen. Die Weser-Dampfschiff-Gesellschaft transportirt Auswanderer, welche eine Gesellschaft von wenigstens 10 Personen bilden, für 2 thlr. die Person, ihr Gepäck ist bis zu 100 Pfd. frei und jeder Centner Ueberfracht zahlt 18¾ sgr.

In mehreren europäischen und amerikanischen Staaten wurden im Jahre 1854 und Anfang 1855 zum Schutz und zur Aufmunterung der Auswanderung specielle Gesetze erlassen. Wir lassen die wichtigeren ihrem wesentlichen Inhalte nach folgen.

Bremen.

Der Senat erlässt unter dem 14. Juli 1854 folgende Abänderungen der Verordnung vom 9. April 1849:

§ 1. Die Bestimmungen dieser Verordnung erstrecken sich auf alle Schiffs-Expeditionen, durch welche Passagiere nach einem aussereuropäischen Hafen befördert werden.

§ 2. Auf die Beförderung von Passagieren mittelst Dampfschiffe, die Amerikanischen Post-Dampfschiffe einstweilen ausgenommen, hat diese Verordnung zwar ebenfalls Anwendung, indess ist es dem Senate überlassen, dafür nach vorgängigem gutachtlichen Berichte der Behörde für das Auswandererwesen im Einverständnisse mit der Handelskammer einzelne abweichende Anordnungen zu erlassen.

§ 3. Für alle Angelegenheiten, auf welche diese Verordnung sich bezieht, besteht in Gemässheit des die Handelskammer betreffenden Gesetzes vom 24. Februar 1854 „die Behörde für das Auswandererwesen", welche aus einigen Mitgliedern des Senats, die zugleich die obrigkeitliche Inspection

für diesen Geschäftszweig wahrnehmen, und aus einigen Mitgliedern der Handelskammer gebildet ist.

Die Aemter Vegesack und Bremerhaven haben auf die Befolgung dieser Verordnung in ihren Amtsbezirken zu achten, die Abstellung etwaiger Mängel und Beschwerden thunlichst zu bewirken und erforderlichen Falls der Inspection deshalb zu berichten.

§ 4. Zur Annahme oder Beförderung von Schiffspassagieren ist nur derjenige befugt, welcher das Bremische Bürgerrecht mit Handlungsfreiheit besitzt, unbescholten und im Bremischen Staate wohnhaft ist und eine von der Behörde für das Auswandererwesen genehmigte Caution geleistet hat.

§ 5. Diese Caution ist für die Summe von Fünftausend Thalern durch Pfänder, baar oder durch Bürgen zu leisten und erstreckt sich auf alle Verbindlichkeiten, welche dem Expedienten, er sei Schiffs-Expedient (Rheder, Correspondent, Befrachter) oder er sei Passagier-Expedient (der mit Passagieren Ueberfahrtsverträge geschlossen hat), entweder den Passagieren oder dem Staate gegenüber obliegen, namentlich auch auf die Bezahlung etwaiger Assecuranz-Prämien und Strafen.

Für mehrere Handlungsgenossen, welche das Geschäft unter einer gemeinsamen Firma betreiben, genügt der einfache Betrag der Caution.

§ 6. Wird die Caution aus irgend einem Grunde angegriffen oder deren Sicherheit von der Behörde für nicht mehr ausreichend erachtet, so ist der Expedient zur sofortigen Ergänzung oder Erneuerung derselben bei Verlust der ihm eingeräumten Befugniss verpflichtet.

§ 7. Die Caution verliert ihre Wirksamkeit rücksichtlich aller Ansprüche, die nicht vor Ablauf von zwei Jahren nach ihrer Entstehung gerichtlich geltend gemacht und der Behörde für das Auswandererwesen angemeldet sind.

§ 8. Den Schiffsmäklern ist, sofern sie den vorstehenden Erfordernissen genügen, unbeschadet ihrer sonstigen Pflichten, bis auf Weiteres gestattet, Passagiere zum Zwecke ihrer Verschiffung für ihre Rechnung anzunehmen oder annehmen zu lassen und die wegen ihrer Beförderung nöthigen Verträge einzugehen.

Im Uebrigen bleiben die bisherigen Vorschriften über den Geschäftsbetrieb der Schiffsmäkler in Kraft.

§ 9. Die Vermittlung der Passagier-Annahme steht ausschliesslich den Schiffsmäklern zu.

Ihre Courtage wird von dem Passagier-Expedienten, welcher sich ihrer Vermittlung bedient, bezahlt. Dieselbe beträgt neun Grote für jeden Passagier. Für Kinder unter Einem Jahr darf keinerlei Gebühr berechnet werden.

Allen, welche nach § 4 dieser Verordnung zur Annahme oder Beförderung von Schiffspassagieren befugt sind, bleibt es jedoch unbenommen, auch ohne Dazwischenkunft eines Schiffsmäklers Ueberfahrtsverträge für ihre eigene Rechnung und auf ihren Namen abzuschliessen.

§ 10. Für Bremerhaven können hinsichtlich der dort etwa anzunehmenden Passagiere von der Inspection Agenten zugelassen werden, welche aber vorab dem dortigen Amte die ihnen von dem Expedienten oder Schiffsmäkler dazu ertheilte Vollmacht einzuliefern, wie auch eine Caution von Fünfhundert Thalern zu bestellen haben.

In Betreff der Annahme von Passagieren durch einen Agenten ist nicht nur dieser den Vorschriften der gegenwärtigen Verordnung unterworfen, sondern auch der Expedient persönlich verhaftet.

Kein Agent darf gleichzeitig die Vollmacht mehrerer Expedienten übernehmen.

§ 11. Die Ankündigung eines bestimmten Schiffes in öffentlichen Blättern darf nur vom Rheder oder vom Correspondenten selbst oder mit deren

Genehmigung von solchen Personen geschehen, welche den Erfordernissen der §§ 4, 10 genügt haben.

§ 12. Jeder Passagierexpedient, welcher im Bremischen Staate oder auswärts Passagiere annimmt oder annehmen lässt, muss denselben sofort einen zwiefach gleichlautend ausgefertigten Vertrag über diese Annahme zustellen oder zustellen lassen, in welchem anzugeben ist:

a. Vor- und Zunamen des oder der Angenommenen;

b. bisheriger Wohnort derselben;

c. Betrag des Passagegeldes mit Einschluss des im Bestimmungshafen etwa zu entrichtenden Armengeldes und Angabe, wie viel davon bezahlt worden;

d. Bezeichnung, wie viel Kubikfuss Raum jedem Passagier für seine Reiseeffecten unentgeltlich bewilligt ist;

e. genaue Angabe, sowohl des Tages, an welchem die Passagiere in der Stadt Bremen eintreffen müssen, als auch desjenigen Tages, an welchem sie weiter befördert werden sollen.

§ 13. Spätere Aenderungen und Zusätze, sowie Quittungen über geleistete Zahlung, sind ebenfalls in jeder Ausfertigung des Vertrages hinzuzufügen.

Eine Ausfertigung desselben muss stets im Besitz des Passagiers bleiben, während die andere dem Passagierexpedienten gegen einen dem Passagier zu seiner Legitimation auf dem Schiffe dienenden, beim Antritt der Seereise dem Capitain einzuhändigenden Ueberfahrtsschein abzuliefern ist.

§ 14. Es wird Allen ohne Unterschied aufs Strengste verboten, die angekommenen Reisenden, sei es am Bahnhofe, am Landungsplatze der Dampfschiffe oder an sonstigen Orten, irgendwie mit Anfragen, Anpreisungen etc. zu behelligen, oder gar zu versuchen, sie für ein Wirthshaus, eine Schiffsgelegenheit, ein Fuhrwerk oder einen sonstigen Geschäftsbetrieb zu gewinnen, unbeschadet der obrigkeitlich genehmigten Wirksamkeit des Nachweisungsbureaus für Auswanderer, sowie der von diesem angestellten oder verwendeten Personen.

§ 15. Wer diesem Verbote (§ 14) entgegenhandelt, verfällt in eine Geldstrafe bis zu Zehn Thalern oder verhältnissmässige Gefängnissstrafe. In Wiederholungsfällen wird diese Strafe nicht nur verschärft werden, sondern auch ausserdem für die Schuldigen die Folge haben, dass die ihnen etwa zur Wirthschaft oder zu einem andern Gewerbe ertheilte Concession, die Zulassung zur Theilnahme an der Droschkenfahrt oder die Anstellung als Kofferträger zurückgenommen, und den in einem Dienstverhältnisse stehenden Fremden die Fortsetzung dieses Verhältnisses und der Aufenthalt im Bremischen Staate nicht ferner gestattet werden wird.

§ 16. Für das Zuweisen und Zuführen der Reisenden zu Handel- und Gewerbtreibenden, um deren Geschäften Abnehmer oder Kunden zu verschaffen, insbesondere auch zu Expedienten, Schiffsmäklern oder Gastwirthen, darf Niemandem eine Vergütung in Geld oder Geldeswerth, wenn auch nur mittelbarer Weise, geleistet oder versprochen werden, und zieht jede Uebertretung dieses Verbots, sowohl für den, welcher sich eine Vergütung hat leisten oder versprechen lassen, als auch, sofern der Reisende nicht etwa selbst dazu verleitet sein sollte, für jeden Andern, welcher sie geleistet oder versprochen hat, eine nach den Umständen zu ermessende Strafe nach sich.

§ 17. Sämmtliche Handel- und Gewerbtreibende sind wegen der in den vorstehenden §§ 14, 15, 16 erwähnten Vergehen ihrer Gehülfen und Dienstboten persönlich verhaftet.

§ 18. Für die im Bremischen Staatsgebiete sich aufhaltenden Passagiere, namentlich die Auswanderer, sowie für diejenigen, welche solche

Personen beherbergen, kommen die bestehenden polizeilichen Vorschriften zur Anwendung.

§ 19. Deserteure und Militärpflichtige deutscher Bundesstaaten, desgleichen Personen, welche sich wegen begangener Verbrechen oder Vergehen der Strafe zu entziehen suchen, oder mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind, dürfen nicht befördert werden.

Das nämliche Verbot trifft die Beförderung solcher Personen, denen nach den Gesetzen des Bestimmungsorts die Einwanderung untersagt ist.

Im Betretungsfalle werden alle solche Personen im polizeilichen Wege in ihre Heimath zurückgeschickt.

Wer wissentlich diesem Verbote entgegenhandelt, verfällt nicht nur in eine angemessene Strafe, sondern ist auch für alle dem Staate deshalb etwa entstehende Kosten verantwortlich.

§ 20. Die Schiffsmäkler sind bei Vermeidung gleicher Nachtheile angewiesen, sich jeder Abschliessung von Ueberfahrtsverträgen für solche Personen (§ 19) zu enthalten. Auch haben sie, sobald sie in Erfahrung bringen, dass die durch sie angenommenen Passagiere Individuen der erwähnten Art seien, dieses der Polizeibehörde anzuzeigen und deren weitere Anordnungen zu befolgen.

§ 21. Der Schiffsexpedient hat der Inspection ein vollständiges Verzeichniss sämmtlicher Passagiere, mit Angabe des Geburtslandes und Bestimmungsorts, sowie, ob sie in der Cajüte oder in welchem sonstigen Raum des Schiffs befördert werden sollen, einzureichen und dasselbe mit einer Erklärung auf seinen geleisteten Bürgereid:

> dass sich nach seinem besten Wissen unter den in diesem Verzeichnisse stehenden Personen keine befinden, deren Beförderung verboten ist, und dass er auch keine solche Personen wissentlich befördern wolle, zu versehen.

§ 22. Ein Verzeichniss der bis zur Expedition angenommenen Passagiere ist vom Schiffsexpedienten dem Capitain einzuhändigen, welcher die etwa noch nachträglich von ihm selbst angenommenen Passagiere in demselben zu verzeichnen und davon, bevor das Schiff in See geht, unter gleichmässiger eidlicher Erklärung die Aufgabe der Inspection oder einem der Aemter Vegesack oder Bremerhaven zu machen hat.

Die Aemter haben wegen dieser Passagiere der Inspection die erforderliche Anzeige zu machen.

§ 23. Der Capitain darf nur solche Personen, welche in dem Verzeichnisse namhaft gemacht oder unter Nachholung der erwähnten Erklärung nachträglich hinzugefügt sind, mit dem Schiffe befördern.

§ 24. Die Einreichung des mit der im § 21, 22 vorgeschriebenen Erklärung versehenen Verzeichnisses muss vor Ablauf von acht Tagen nach dem Abgang des Schiffs erfolgen.

§ 25. Der Passagier-Expedient ist verbunden, von der Zeit seiner Verpflichtung zur Beförderung der Passagiere mit dem Seeschiffe an für deren Unterkommen und Unterhalt in angemessener Weise zu sorgen und ist dafür nicht allein den Passagieren, sondern auch dem Staate verantwortlich.

§ 26. Der für die Passagiere bestimmte Raum im Seeschiffe muss für jeden derselben mindestens zwölf Quadratfuss der Oberfläche des Passagierdecks betragen.

Derselbe muss für die Passagiere während der ganzen Reise des Schiffs frei gehalten werden. Es ist durchaus verboten, ihn in irgend einer Weise durch Frachtgüter oder Proviantgegenstände zu beschränken.

Die genaue Aufgabe und Nachweisung, dass der nach der vorstehenden Bestimmung erforderliche Raum vorhanden sei, muss, bevor die Passagiere an Bord gehen, der Inspection eingereicht werden.

Uebrigens wird dem Schiffs-Expedienten zur Vermeidung etwaiger Nachtheile empfohlen, falls die Gesetze des Bestimmungsorts einen grössern Raum vorschreiben, diese zu befolgen.

§ 27. Der Schiffs-Expedient hat dafür zu sorgen, dass das Schiff in einem für die beabsichtigte Reise und die Beförderung der Passagiere völlig tüchtigen Zustande sich befinde, vorschriftsmässig ausgerüstet und mit gesundem, haltbarem und hinreichendem Proviant versehen werde.

§ 28. Für die Einrichtung der Seeschiffe gelten folgende Vorschriften:

a. das Zwischendeck muss, von Deck zu Deck, mindestens 6 Fuss hoch, und das Deckholz mindestens 1½ Zoll dick sein;

b. auf jedem Schiffe muss für hinreichende Ventilation unter Berücksichtigung des Klimas, nach welchem das Schiff abgehen soll, gesorgt und dieselbe während der Reise gehörig unterhalten werden. Abkleidungen im Zwischendecke, welche den freien Umlauf der Luft hindern, sind untersagt.

c. Auf jedem Schiffe müssen mindestens zwei Privets, wenn es aber mehr als hundert, jedoch nicht über 150 Passagiere führt, drei, wenn mehr als 150, jedoch nicht mehr als 200 Passagiere, vier, wenn mehr als 200, jedoch nicht mehr als 300 Passagiere, fünf, und für eine grössere Anzahl Passagiere nach letzterem Verhältnisse mehr Privets befindlich sein;

d. Die Kojen und sonstigen Schlafstellen der Passagiere müssen bequem und angemessen eingerichtet, die hölzernen von trocknem Holze ohne scharfe Kanten hergestellt, und dürfen nicht mehr als zwei Reihen über einander angebracht sein. Sie sollen mindestens eine Länge von 6 Fuss im Lichten, eine Breite von achtzehn Zoll für jede Person haben, die untersten auch wenigstens sechs Zoll vom Deck entfernt sein;

e. Das Schiff muss mit dem nöthigen Kochgeschirr, namentlich zur Speisung der Passagiere mittelst Einer Kochung mit mindestens zwei Kochtöpfen von angemessener Grösse, ferner mit dem zum Austheilen der Speisen erforderlichen Geschirre, einer richtigen Waage und Bremischen Gewichten versehen sein;

f. Alle für die Passagiere bestimmten Räume sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang hinreichend zu erleuchten, und zwar das Zwischendeck durch wenigstens zwei Laternen;

g. Jedes Schiff muss mit mindestens zwei Rettungsbojen (life-buoys) und wenn es über 150 Passagiere führt, ausserdem mindestens mit einem Rettungsboote (life-boat) versehen sein.

§ 29. Ist das Schiff mit mehreren Decken versehen, so darf das unterste Deck zur Aufnahme von Passagieren nicht benutzt werden, es sei denn, dass wegen der besonderen Einrichtung desselben die Behörde nach genauer Untersuchung ausnahmsweise es für unbedenklich erachtet, und eine schriftliche Erlaubniss dazu ertheilt.

§ 30. Auf jedem Schiffe muss mindestens ein hinreichend erfahrener Koch für die Passagiere sich befinden.

§ 31. Die Ausrüstung und Verproviantirung eines jeden Seeschiffes muss für die wahrscheinlich längste Dauer der Reise erfolgen.

Als solche werden angenommen:

a. für Reisen nach einer Gegend nördlich vom Aequator 13 Wochen,

b. für Reisen nach der Ostküste von Amerika, südlich vom Aequator bis zum La Plata-Strome, diesen eingeschlossen, 16 Wochen,

c. für alle anderen Reisen, südlich vom Aequator, jedoch nicht über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus, 18 Wochen,

d. für Reisen über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus, wenn der Aequator nicht zum zweiten Male passirt wird, 24 Wochen;

e. für Reisen, auf denen der Aequator zwei Mal passirt wird, 28 Wochen.

§ 32. Die Verproviantirung der Passagiere darf nicht diesen überlassen und muss, was die Hauptartikel betrifft, für jeden Passagier, ohne Unterschied des Geschlechts und Alters, mit alleiniger Ausnahme der Kinder unter einem Jahre, so wie für jeden der Schiffsmannschaft Angehörenden, wenigstens mitgenommen werden:

	Maass und Gewicht.	Für die Reise von 13 Wochen	16 Wochen	18 Wochen	24 Wochen	28 Wochen
a. an Rindfleisch: 2 Pfund für die Woche	Pfund.	26	32	36	48	56
b. an Speck, wenn es gesalzen ist, 1 Pfund für die Woche	„	13	16	18	24	28
oder, wenn es geräuchert ist, $^{3}/_{4}$ Pfund für die Woche	„	$9^{3}/_{4}$	12	$13^{1}/_{2}$	18	21
(Sollte in einzelnen Fällen ein anderes Verhältniss zwischen Fleisch und Speck vorgezogen und von der Inspection genehmigt werden, so ist dabei nach dem Maassstabe zu verfahren, dass 1 Pfund Fleisch gleich $^{3}/_{4}$ Pfund gesalzenen oder $^{1}/_{2}$ Pfund geräucherten Speck geachtet wird, ohne dass übrigens bei diesen verschiedenen Gewichtsbestimmungen die Pökel in Anschlag gebracht werden darf.)						
c. an Heringen für je 100 Passagiere eine Tonne, die Tonne zu ca. 800 Stück gerechnet	Tonne.	1	$1^{1}/_{4}$	$1^{1}/_{2}$	2	2
d. an Brod: $4^{1}/_{2}$ Pfund und zwar $2^{1}/_{2}$ Pfund schwarzes	Pfund.	$32^{1}/_{2}$	40	45	60	70
und 2 Pfund weisses Brod	„	26	32	36	48	56
für die Woche, falls nicht ein anderes Verhältniss verabredet ist. Von dem Schwarzbrod darf höchstens für eine Woche weichgebackenes mitgenommen werden.						
e. an Butter: $^{5}/_{12}$ Pfund für die Woche	„	$5^{5}/_{12}$	$6^{2}/_{3}$	$7^{1}/_{2}$	10	$11^{2}/_{3}$
f. an Wasser: in gut ausgebrannten süssen Fässern, im Ganzen	Oxhoft.	$1^{1}/_{6}$	$1^{1}/_{2}$	$1^{2}/_{3}$	$2^{1}/_{6}$	$2^{1}/_{3}$
(Ist das Schiff aber nach einer Gegend bestimmt, wobei es den nördlichen Wendekreis passirt, wohin auch Neu-Orleans und Texas gerechnet werden, im Ganzen)	„	$1^{1}/_{3}$	$1^{1}/_{2}$	$1^{2}/_{3}$	$2^{1}/_{6}$	$2^{1}/_{2}$
g. an Mehl und Reis, Sauerkraut, getrocknetem Obst, Hülsenfrüchten und Scheldegerste zusammen im Ganzen	Pfund.	35	43	48	65	75

und zwar davon für die Reise von:

		13 Wochen mindestens	13 Wochen höchstens	16 Wochen mindestens	16 Wochen höchstens	18 Wochen mindestens	18 Wochen höchstens	24 Wochen mindestens	24 Wochen höchstens	28 Wochen mindestens	28 Wochen höchstens
an Mehl und Reis	Pfund	6	10	7	12	8	14	11	18	13	21
an Sauerkraut	„	5	8	6	10	7	13	9	15	11	17
an getrocknetem Obst	„	2	3	$2^{1}/_{2}$	$3^{3}/_{4}$	3	4	$3^{3}/_{4}$	$5^{1}/_{2}$	4	$6^{1}/_{2}$
und der Rest des Quantums an Hülsenfrüchten und Scheldegerste.											

	Maass und Gewicht.	13 Wochen	16 Wochen	18 Wochen	24 Wochen	28 Wochen
h. an Kartoffeln: im Ganzen	Viertel.	$1^{1}/_{2}$	$1^{7}/_{8}$	2	$2^{3}/_{4}$	$3^{1}/_{4}$
(Ausnahmsweise darf eine geringere Quantität Kartoffeln mitgegeben werden, indess sind dann für jedes fehlende Viertel 7 Pfund mehr von den unter g. gedachten Vorräthen und zwar nach dem dort angegebenen Verhältnisse erforderlich.)						
i. an Syrup: im Ganzen	Pfund.	$1^{1}/_{2}$	$1^{7}/_{8}$	2	$2^{3}/_{4}$	$3^{1}/_{4}$
k. an Kaffee: im Ganzen	„	$1^{1}/_{2}$	$1^{7}/_{8}$	2	$2^{3}/_{4}$	$3^{1}/_{4}$
l. an Cichorien: im Ganzen	„	$^{1}/_{2}$	$^{5}/_{8}$	$^{2}/_{3}$	$^{11}/_{12}$	$1^{1}/_{12}$
m. an Thee: im Ganzen	„	$^{1}/_{5}$	$^{1}/_{4}$	$^{1}/_{3}$	$^{3}/_{8}$	$^{7}/_{16}$
n. an Essig ($^{1}/_{5}$ Gallon gleich $^{1}/_{6}$ Bremer Viertel)	Gallons.	$^{1}/_{3}$	$^{2}/_{5}$	$^{1}/_{2}$	$^{3}/_{5}$	$^{4}/_{5}$

o. Ausserdem ist für Kranke und Kinder, je nach dem Verhältnisse der Anzahl der Passagiere und der Zeit der wahrscheinlich längsten Dauer der Reise ein hinreichendes Quantum an Sago oder Arrowroot, Wein, Zucker, Pflaumen, Hafergrütze, so wie eine gehörig versehene Medicinkiste mit der nöthigen Gebrauchsanweisung in deutscher und englischer Sprache mitzunehmen.

p. Nicht minder ist jedes Passagierschiff mit genügendem Feuerungs- und Erleuchtungs-Materiale, so wie mit mindestens 5 Pfund Wachholderbeeren oder sonstigen zum Räuchern geeigneten Stoffen in entsprechender Menge, so wie mit den zum Reinigen der für die Passagiere bestimmten Räume erforderlichen Besen und sonstigen Geräthen zu versehen.

Alle Speisen sind den Passagieren gehörig zubereitet und in der aus dem Verhältnisse zu dem vorschriftsmässig mitzunehmenden Proviant sich ergebenden Menge zu verabreichen.

§ 33. Verzögert sich nach Aufnahme der Passagiere der Abgang des Schiffes länger als sechs Tage, so muss der Proviant und die sonstige Ausrüstung wieder ergänzt werden.

§ 34. Bei Reisen, deren längste Dauer im § 31 zu 24 und 28 Wochen angenommen worden, genügt die Mitnahme eines Quantums Wasser für 16 Wochen, wenn der Schiffs-Expedient der Inspection auf seinen geleisteten Bürgereid schriftlich erklärt, dass das Schiff einen nördlich vom 25° südlicher Breite liegenden Zwischenhafen anlaufen und in demselben Wasser einnehmen solle.

§ 35. Für die aus dem Hafen zu Bremerhaven abgehenden Schiffe gelten folgende besondere Bestimmungen:

a. Es ist verboten, während des Zeitraums vom 10. October bis zum 10. März, beide Tage eingeschlossen, die Passagiere eher als am Tage vor dem Antritte der Seereise an Bord eines Schiffes zu beherbergen und zu beköstigen, so wie überhaupt von den für die Passagiere angeschafften Reisevorräthen Etwas zu verbrauchen oder zu benutzen.

Dagegen darf während der gedachten Zeit das Schiff an Fleisch, Speck, Brot, Butter und Kartoffeln um elf Tage weniger verproviantirt werden, als sonst, zufolge der Vorschrift des § 31, erforderlich ist.

b. Wenn während des Zeitraums vom 10. März bis zum 10. October die Passagiere nicht eher als am Tage vor dem Antritte der Seereise an Bord eines Schiffes beherbergt oder beköstigt, auch die für sie angeschafften Vorräthe in keiner Weise verbraucht oder benutzt werden, so sind die Expedienten ebenfalls befugt, den Betrag der unter a. angeführten Proviantgegenstände um elf Tage zu ermässigen, jedoch gehalten, wenn sie von solcher Befugniss Gebrauch machen wollen, dieses den Besichtigern (§ 37), und zwar jedesmal vor der Besichtigung des Proviants, anzuzeigen, auch in ihrer eidlichen Declaration (§ 48) zu bescheinigen, dass in den gedachten Beziehungen von ihnen vorschriftsmässig verfahren sei.

Nur von dem Erfordernisse, die Passagiere nicht eher als am Tage vor dem Antritte der Seereise an Bord zu beherbergen, kann in besonderen Fällen von der Behörde eine Dispensation ertheilt werden.

§ 36. Ob und unter welchen Bedingungen diese für Bremerhaven erlassenen Vorschriften (§ 35) auch auf andere, insbesondere auf die oberhalb Bremerhavens belegenen Weserhäfen zu erstrecken seien, bleibt den vom Senat im Einverständnisse mit der Handelskammer etwa zu treffenden Anordnungen vorbehalten.

§ 37. Vor dem Abgange des Seeschiffes muss dasselbe, so wie der für die Passagiere bestimmte Raum und der sämmtliche für diese und für die Mannschaft angeschaffte Proviant nebst der übrigen Ausrüstung durch einen der damit obrigkeitlich beauftragten Besichtiger untersucht werden.

Die Untersuchung des Proviants erfolgt in der Weise, dass der Besichtiger den einen und den anderen Artikel nachsicht, aber auch berechtigt und nach Beschaffenheit der Umstände verpflichtet ist, die Vorräthe genauer zu prüfen und nachwägen zu lassen und die Verbesserung und Ergänzung etwaiger Mängel zu verlangen.

Die Schiffsexpedienten sind verpflichtet, demselben vor der Besichtigung ein Verzeichniss der angeschafften Lebensmittel und sonstigen Ausrüstung nach einem gedruckten, die einzelnen Gegenstände specificirenden Formulare in zwiefacher Ausfertigung einzureichen und nach befundener Richtigkeit von ihm unterschreiben zu lassen; die eine dieser Ausfertigungen hat der Besichtiger dem Capitain einzuhändigen.

Von Proviantgegenständen, für welche das Gewicht zur Richtschnur dient, muss auf den Fässern, Säcken und sonstigen Behältern, in denen sich die Hauptartikel befinden, deren Netto-Gewicht deutlich gemärkt sein.

§ 38. Der Abgang des Schiffes ist nicht eher gestattet, als bis diese Untersuchung stattgefunden und ein genügendes Resultat ergeben hat, auch darüber, so wie über die Tüchtigkeit und Räumlichkeit des Schiffes die vorschriftsmässigen Bescheinigungen erlangt worden sind.

§ 39. Die Bescheinigungen über die Tüchtigkeit des Schiffes und über den für die Passagiere bestimmten und vorhandenen Raum müssen, bevor die Passagiere an Bord gehen, die übrigen Bescheinigungen aber vor Ablauf von acht Tagen nach dem Abgange des Schiffes der Inspection eingereicht werden.

§ 40. Um die verschiedenen Bescheinigungen zu erlangen, haben sich die Betheiligten an einen der angestellten Besichtiger zu wenden und das Erforderliche zu veranlassen.

§ 41. Die Gebühren der Besichtiger betragen einschliesslich der für ihre vorgängigen Bemühungen:

1) Wenn das Schiff in Bremerhaven liegt,

für die Bescheinigung wegen der Tüchtigkeit und Räumlichkeit des Schiffs	thlr.	1	36 gr.
für die Bescheinigung wegen des Proviants und der sonstigen Ausrüstung, sofern das Schiff, abgesehen von Kindern, die unter einem Jahre alt sind,			
a. nicht mehr als 150 Passagiere führt	„	1	36 „
b. mehr als 150, aber nicht über 200 führt	„	2	— „
c. mehr als 200, aber nicht über 300 führt	„	2	36 „
d. mehr als 300, aber nicht über 400 führt	„	3	— „
e. mehr als 400	„	4	— „

Sollte indess das Nachsehen und Nachwägen des gesammten Proviants erforderlich werden, wozu der Capitain die nöthigen Mittel herbeizuschaffen hat, so wird dafür eine grössere, nöthigenfalls von der Inspection festzusetzende Vergütung bezahlt.

2) Wenn das Schiff nicht in Bremerhaven liegt, ausser den vorstehenden Beträgen, für jede Bescheinigung 1 Thaler 36 Grote mehr.

§ 42. Der Schiffsexpedient hat der Inspection nachzuweisen, dass für den Fall eines dem Schiffe auf der Fahrt vom Ausgangsplatze bis zur erfolgten Landung am Bestimmungsorte etwa zustossenden Ereignisses, durch welches dasselbe an der Fortsetzung der Reise verhindert oder die Reise unterbrochen werden sollte, das Passagegeld sämmtlicher, sowohl der Cajüts- als der übrigen Passagiere und ausserdem für Jeden derselben eine auf 20 Thaler, bei allen Reisen nach einer Gegend über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus auf 30 Thaler und bei Reisen, auf denen der Aequator zweimal passirt wird, auf 40 Thaler sich belaufende Summe zur Verwendung stehe. Diese dient dazu, um zunächst die etwaigen Kosten der Rettung der Passagiere und ihrer Effecten, die Kosten ihres einstwei-

ligen Unterhalts, ferner die zu ihrer Weiterbeförderung nöthigen Passagegelder und deren Versicherung, sowie diejenige der Verwendungsgelder zu bestreiten, dann aber auch den Bremischen Behörden für alle wegen der Passagiere gemachten Auslagen Ersatz und Sicherheit zu leisten und endlich den Passagieren erweisliche Verluste soviel thunlich nach Verhältniss zu ersetzen.

§ 43. Der Schiffsexpedient hat die gedachten Summen in der Stadt Bremen bei einer der dortigen Assecuranz-Gesellschaften oder bei zwei von der Behörde für genügend erachteten Privat-Assecuradeurs, die für die Versicherungssume solidarisch haften, gegen alle und jede Gefahr versichern zu lassen und mittelst Einlieferung der Police der Inspection zur Verfügung zu stellen. Ereignet sich demnächst ein Unglücksfall der gedachten Art, so ist die Verwendung jenes Betrags zu bewerkstelligen, und dass solches geschehen, der Inspection darzulegen, widrigenfalls Letztere ermächtigt ist, selbst den Versicherungsbetrag zu erheben und zu verwenden.

§ 44. Sollte jedoch eine solche Versicherung in einzelnen Fällen besonders schwierig zu erlangen sein, so bleibt es den Betheiligten unbenommen, den Betrag der Passage- und Verwendungsgelder bis zur Einlieferung einer Police oder Nachweisung der glücklichen Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte bei der Inspection baar zu deponiren und dessen Belegung bei der Discontocasse zu veranlassen oder in Bremer Staatspapieren nach dem Tagescourse oder auch in anderen, nach dem Ermessen der Behörde hinlängliche Sicherheit gewährenden Documenten zu hinterlegen.

§ 45. Wird eine Verwendung des versicherten Betrages nöthig, so ist die Ergänzung desselben durch Nachversicherung zu bewirken.

§ 46. Die Nachweisung der Versicherung und die Einlieferung der Police muss vor Ablauf von acht Tagen nach Abgang des Schiffes geschehen.

§ 47. Der Schiffsexpedient bleibt den Passagieren und den Bremischen Behörden für die Passage- und Verwendungsgelder, falls die Zahlung derselben nicht aus der nach §§ 42 bis 44 dafür beschafften Sicherheit erfolgen sollte, auch persönlich verhaftet.

§ 48. Der Schiffsexpedient hat, bevor die Passagiere an Bord gehen, der Inspection eine auf seinen Bürgereid auszustellende Declaration einzureichen,

> dass er gewissenhaft Sorge getragen habe, um das Schiff nach Maassgabe der gesetzlichen Vorschriften mit der vorgeschriebenen Quantität gesunder, guter Lebensmittel, Wasser und sonstiger Ausrüstung auf..... Wochen..... Tage gehörig zu versehen;
>
> dass ferner das von den Passagieren gezahlte Passagegeld nebst den Verwendungsgeldern für dieselben nach Maassgabe des Gesetzes versichert sei oder zeitig versichert, auch die darüber auszufertigende Police der Inspection eingereicht werden solle;
>
> dass endlich seines Wissens unter den Passagieren dieses Schiffes keine Personen sich befinden oder wissentlich befördert werden sollen, deren Beförderung nach § 19 dieser Verordnung verboten ist.

§ 49. Dem Capitain jedes Schiffes, mit welchem Passagiere befördert werden sollen, liegen folgende Pflichten ob:

a. Er darf die Reise nicht antreten, bevor die in §§ 38, 39 dieser Verordnung verlangten Bescheinigungen von den Schiffs- und Proviantbesichtigern ausgestellt sind, und haftet dafür, dass nach erfolgter Besichtigung des Proviants keine gut befundene Vorräthe von Bord des Schiffes gebracht werden.

b. Er hat die Passagiere human zu behandeln und auch für ein gehöriges anständiges Betragen der Mannschaft Sorge zu tragen.

c. Er muss den mitgenommenen Proviant den Passagieren gehörig zu-

bereitet und in den durch diese Verordnung vorgeschriebenen Rationen austheilen lassen, im Falle einer etwa nothwendig gewordenen Verringerung der letzteren aber die sofortige Aufnahme eines desfallsigen, die Ursache angebenden Vermerks in das Journal bewirken und solchen am Tage der Eintragung nebst dem Obersteuermann unterzeichnen.

d. Er hat die erforderliche Einrichtung, Reinigung, Lüftung, Räucherung und Erleuchtung der für die Passagiere bestimmten Räume zu veranlassen und zu überwachen.

e. Er ist verpflichtet, nach der Ankunft am Bestimmungsorte den Passagieren auf Verlangen noch zwei volle Tage Herberge und Beköstigung, in Gemässheit dieser Verordnung, an Bord des Schiffes zu gewähren.

f. Ein Verzeichniss der an Bord des Schiffes etwa sich ereignenden Geburts- und Sterbefälle hat der Capitain nach Ankunft am Bestimmungsorte dem daselbst befindlichen Bremischen Consulate einzuliefern; auch ist er verpflichtet, für den Nachlass Verstorbener thunlichst Sorge zu tragen.

§ 50. Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten nicht nur für Schiffsexpeditionen, welche von Bremischen Häfen erfolgen, sondern auch, so weit sie nicht speciell auf diese Plätze sich beziehen, für alle Fälle, in denen die Annahme oder die Beförderung von Passagieren durch einen Bremischen Expedienten geschehen und die Einschiffung in einem andern an der Weser gelegenen Hafen bewerkstelligt werden soll.

§ 51. Bei einer Schiffsexpedition über einen entfernteren Hafen dienen zwar die Vorschriften dieser Verordnung in gleicher Weise zur Richtschnur, indess ist dabei der Inspection vorab nachzuweisen, dass die Beförderung nach diesem Zwischenhafen in angemessener Weise und, sofern sie zu Wasser geschieht, in dazu geeigneten und gehörig verproviantirten Schiffen erfolgen werde und dass und wie hinsichtlich der weiteren Seereise wegen der Tüchtigkeit und Räumlichkeit des Seeschiffes, wegen des Proviants und wegen der übrigen Ausrüstung die Untersuchung und Bescheinigung in einer nach dem Ermessen der Inspection genügenden Weise stattfinden solle.

Auch finden die Bestimmungen dieser Verordnung in Betreff der Versicherung der Passage- und Verwendungsgelder sowohl für die Reise nach dem Zwischenhafen, als auch für die weitere Seereise Anwendung, wobei indess die Art der Nachweisung der erfolgten Versicherung dem Ermessen der Inspection überlassen ist.

Geschieht jedoch die Einschiffung in einem hannoverschen oder oldenburgischen, nicht an der Weser gelegenen oder in einem Hamburgischen Hafen, so reicht hinsichtlich aller die endliche Seereise betreffenden Erfordernisse bis auf Weiteres der Nachweis hin, dass den an jenen Plätzen für die Beförderung von Schiffspassagieren bestehenden Gesetzen vollständig genügt sei.

§ 52. An Bord eines jeden Seeschiffes, mit welchem Passagiere befördert werden, muss sich mindestens Ein beglaubigtes Exemplar dieser Verordnung in deutscher und in englischer Sprache befinden, und ist dafür der Schiffsexpedient verantwortlich.

§ 53. Die Bestimmungen dieser Verordnung kommen bei denjenigen Schiffsexpeditionen, durch welche weniger als zwölf Passagiere befördert werden, nicht zur Anwendung; nur muss auch in diesen Fällen die Versicherung der Passage- und Verwendungsgelder vorschriftsmässig erfolgen, wenn das Passagegeld sämmtlicher Passagiere die Summe von Eintausend Thalern übersteigt, und ist der Schiffsexpedient, wenn keine Versicherung der Passage- und Verwendungsgelder erforderlich, für deren Betrag persönlich verhaftet.

Kinder, unter Einem Jahre alt, sind zwar in dem Verzeichnisse der Passagiere aufzuführen, im Uebrigen aber rücksichtlich sämmtlicher Vorschriften dieser Verordnung nicht mitzurechnen.

§ 54. Uebertretungen dieser Verordnung werden, sofern nicht für einzelne Fälle ein Anderes bestimmt ist, unter Berücksichtigung der jedesmaligen Umstände, mit einer Geldstrafe bis zu Fünfhundert Thalern, bei vorhandenem Unvermögen mit verhältnissmässiger Gefängnissstrafe geahndet. Bei wiederholter Uebertretung der Vorschriften dieser Verordnung kann die Strafe bis zum zwiefachen Betrage erhöht werden.

Verletzungen des Bürgereides unterliegen ausserdem der gesetzlichen Bestrafung.

§ 55. Diese Verordnung tritt mit dem 1. Juli 1854 in Kraft, und sind durch dieselbe alle bisher publicirten Vorschriften, soweit sie die Annahme oder Beförderung von Schiffspassagieren betreffen, aufgehoben; indess bleibt es der Behörde überlassen, mit Rücksicht auf bereits eingeleitete Verträge oder die bis zu dem gedachten Zeitpunkte nicht wohl thunliche Beschaffung neu eingeführter Erfordernisse in einzelnen Fällen zeitweilig eine Dispensation zu ertheilen.

Buenos Ayres.

Art. 1. Die Friedensrichter sprechen Recht über jeden Fall, der zum Gegenstand hat:
1) die Auslegung und Ausführung der Ueberfahrts-Contracte zwischen den Auswanderern und dem Rheder oder Schiffscapitain, der sie befördert;
2) die Ausführung der Dienstcontracte zwischen den Auswanderern und den Arbeitgebern, die sie in ihre Dienste nehmen.

Art. 2. Die Friedensrichter verfahren in solchen Sachen mündlich und lassen ein Protocoll über die Verhandlung führen.

Art. 3. Von den Entscheidungen der Friedensrichter kann an die Civil-Tribunale der ersten Instanz appellirt werden. Diese verhandeln ebenfalls mündlich; ihre Aussprüche sind executorisch.

Art. 4. Vorgehende Artikel finden nur auf solche Einwanderer Anwendung, die in das Land gekommen sind oder künftig landen, welche auf Rechnung von Unternehmern einen Theil oder das Ganze des Ueberfahrtsgeldes schuldig geblieben sind.

Art. 5. Die Contracte, kraft welcher Handwerker oder jede andere Art Handarbeiter und Colonisten dem Lande zugeführt werden, müssen von den Friedensrichtern nach ihrem strengen Buchstabenlaut, ohne Zulassung von Ausnahmen, aufrecht gehalten werden.

Art. 6. Die allgemeinen Gesetze wachen über die Ausführung solcher Verträge, die von solchen Individuen geschlossen sind, die ihr ganzes Passagegeld gezahlt haben oder auf ihre eigene Rechnung gekommen sind.

Art. 7. Die ausführende Gewalt ernennt eine aus 9 bis 15 Gliedern ohne Unterschied der Nationalität zusammengesetzte Einwanderungs-Commission, welche gemäss der Organisation, welche sie sich selbst geben wird, folgende Functionen unentgeltlich ausüben wird:
1) In jedem Rechtshandel, der unter Art. 1 fällt, wendet sie alle Mittel zu einer Verständigung und freundschaftlichen Uebereinkunft der Parteien auf.
2) Wenn ihr dies nicht gelingt, so legt sie, im Fall die Parteien einwilligen, die Streitsache aus der Commission gewählten Schiedsrichtern vor.
3) Im Fall eines über eine Frage abzugebenden Gutachtens kann die Commission aus ihrem Schoosse oder ausserhalb desselben Sachverständige ernennen, welche, ohne einer andern Vollmacht als der geschriebenen Ermächtigung des Präsidenten und Secretairs der Commission zu bedürfen, vor dem Gericht als gesetzmässige Beauftragte der Commission betrachtet werden.
4) Sie führt mit möglichster Genauigkeit ein Register über die angekommenen oder künftig ankommenden Einwanderer, die das Passagegeld theilweise oder ganz schuldig geblieben sind; in ein anderes Register trägt sie Ueberfahrts- und Miethscontracte ein.
5) Sie schlägt der Regierung die Maassregeln vor, die sie zur guten Erfüllung ihrer Mission nothwendig erachtet.
6) Alle öffentlichen Behörden sind verpflichtet, zu obigem Zwecke mitzuwirken und die Aufklärungen zu ertheilen, deren sie bedürfen sollte.
7) Sie ergreift jede Gelegenheit, damit der Inhalt gegenwärtigen Gesetzes zur Kunde der im Artikel 4 erwähnten Einwanderer gelange.

Art. 8. Die von der Commission ausgehenden und von ihr gehörig beglaubigten Schriftstücke haben dieselbe Kraft wie die der öffentlichen Behörden.

Art. 9. Alle gemäss Artikel 1 bis 3 ausgestellten gerichtlichen Actenstücke sind dem Stempel nicht unterworfen.

Art. 10. Einwandererschiffe sind von der Bezahlung der Hafen-Abgabe befreit, wenn sie wenigstens 50 Personen an Bord haben.

Frankreich.

Ein Decret vom 15. Januar 1855 enthält in seinem ersten Titel die Bestimmungen über die Anstellung von Auswanderungs-Commissarien und über die Bedingungen, welchen sich die fremden Auswanderer beim Betreten der französischen Grenze unterwerfen müssen. Es sollen in Paris, Strassburg, Havre, Forbach und St. Louis, so wie überall, wo es der Minister des Innern für nothwendig erachtet, unter seiner Oberaufsicht Auswanderungs-Commissarien die Emigrations-Bewegung Frankreichs und des Auslandes im Interesse der öffentlichen Ordnung und der Auswanderer selbst überwachen und für die Aufrechterhaltung der darüber bestehenden Gesetze sorgen. Am Aufenthaltsorte des Commissars werden Erkundigungsbureaus errichtet, von denen die Auswanderer auf ihr Ansuchen kostenfreie Nachricht in Betreff ihrer Durchreise durch Frankreich, ihres Aufenthalts daselbst und der Bedingungen der Ueberfahrt erhalten.

Unter den den Auswanderern selbst in dem gedachten Decret auferlegten Verpflichtungen ist hervorzuheben, dass bei der Ankunft an der Landgrenze jeder Erwachsene im Besitze einer Summe von 200 Frs., Kinder im Alter von 6 bis 15 Jahren im Besitze von 80 Frs., bei der Ankunft zur See im Besitze von resp. 150 und 60 Frs. sein müssen. Diese Summen müssen baar oder in guten Werthspapieren vorhanden sein. Mindestens aber müssen die Auswanderer einen gültigen Vertrag bei sich führen, welcher ihnen ihre Durchreise durch Frankreich und die Fahrt nach einem überseeischen Lande sichert. Wenn dieser Vertrag ein Signalement des Auswanderers, die weiteren nöthigen Angaben zur Fesstellung der Identität und eine Beglaubigung Seitens des Consulats oder der Gesandtschaft enthält, so kann derselbe als Pass dienen.

Die Gesellschaften und Agenten, welche für den Transport von Auswanderern sorgen, bedürfen einer Concession Seitens des Ministers für Ackerbau und Handel und müssen eine von demselben näher zu bestimmende Caution innerhalb der Grenzen von 15 bis 40000 Frs. erlegen oder sonstige ausreichende Sicherheit für die Erfüllung ihrer Pflichten bestellen. Die Concession kann im Falle des Missbrauchs jederzeit vom Minister zurückgezogen werden. Die Caution wird, sofern sie baar erlegt ist, mit 3 Procent verzinst und 6 Monate nach dem Erlöschen der Concession zurückgezahlt.

Die Beförderung des Gepäcks und der den Auswanderern gehörenden Vorräthe geschieht auf den Eisenbahnen ohne alle Untersuchung und Plombirung Seitens der Zollbehörde. Das Gepäck wird beim Eingange mit einem von der Bahn- und der Zollbehörde ausgestellten Schein versehen, auf welchem Weg und Ziel der Reise bezeichnet ist. Die Verpackung geschieht in einem Culissen- oder mit Leinwand bedeckten, und von der Zollbehörde gehörig verbleiten Wagen. Bei der Ankunft in dem zur Einschiffung bestimmten Hafen erfolgt die Umladung des Gepäcks auf die Schiffe ohne weitere Untersuchung und Abgabe.

Der zweite Titel des Decrets bestimmt die Erfordernisse der Auswandererschiffe. Als ein solches gilt jedes Schiff, welches 40 Auswanderer an Bord hat.

Auf jeden Passagier sollen kommen:

1 Quadrat-Meter 33 Quadrat-Decimeter, wenn das Deck 1 Met. 83 Cent. oder darüber hoch ist;

1 Quadrat-Meter 49 Quadrat-Decimeter, wenn das Deck zwischen 1 Met. 82 Cent. und 1 Met. 53 Cent. hoch ist;

2 Quadrat-Meter 4 Quadrat-Decimeter, wenn die Höhe des Decks unter 1 Meter 53 Cent. ist.

Kinder unter 1 Jahr sollen bei Berechnung der Passagierzahl nicht mitgezählt werden. Das Zwischendeck muss für den Capitain, die Offiziere und die Equipage frei bleiben. In Fällen, wo ein Schiff weniger Passagiere, als es nach dem vorgeschriebenen Raumverhältniss aufzunehmen vermag, eingenommen hat, kann der übrige Raum mit Waaren, nur nicht mit Fleisch, Fischen und solchen Artikeln, welche gefährlich oder der Gesundheit nachtheilig sind, beladen werden.

Die Reisevorräthe der Auswanderer und des Capitains müssen auf die voraussichtlich längste Dauer der Reise für New-York und gleichgelegene Häfen der

	Vereinigten Staaten auf	50	Tage,
für	Kanada	60	„
„	New-Orleans	65	„
„	die Antillen	55	„
„	den mexikanischen Meerbusen	70	„
„	Brasilien	70	„
„	La Plata	80	„
„	die südlich vom Aequator über das Cap der guten Hoffnung und über das Cap Horn hinaus belegenen Länder	120	„
„	die nördlich vom Aequator über das Cap der guten Hoffnung und über das Cap Horn hinaus belegenen Länder	160	„

berechnet sein.

Die angegebenen Fristen können übrigens von dem Minister für Ackerbau und Handel verändert und näher bestimmt werden. Die Quantitäten und Gattungen der Lebensmittel, mit denen sich die Auswanderer oder Unternehmer versehen müssen, werden von dem Regierungs-Commissar für die Auswanderung bestimmt. Küchen- und Tischgeräth, Brennmaterial, Waagen und Gewichte muss das Schiff selbst führen.

Die Hängematten sollen im Innern 1 Meter 83 Centim. lang und 46 Centim. breit sein.

Am Bord muss sich ein Chirurg und ein Medikamentenkasten nebst einer Gebrauchs-Anweisung für den letzteren befinden. Auch eine Schaluppe und eine hinreichende Anzahl von Booten muss vorhanden sein.

Ausserdem enthält das Decret noch ausführliche Vorschriften über die auf den Auswandererschiffen zu beobachtende Reinlichkeit.

Unter den Maassregeln, welche nach Vorschrift des dritten Titels des Decrets bei der Abfahrt innegehalten werden müssen, sind folgende hervorzuheben. Der Rheder oder Capitain muss die Ausrüstung und die Zeit der Abreise dem Hafencapitain und dem Regierungs-Commissar für die Auswanderung anzeigen. Vor der Abfahrt findet eine Prüfung der Seetüchtigkeit des Schiffs in Gemässheit des Gesetzes vom 13. August 1791 statt; es wird festgestellt, ob die Bemannung hinreichend ist, und durch den Auswanderungs-Commissar speciell geprüft, ob das Schiff den Bestimmungen des hier in Rede stehenden Decrets entspricht. Letzterer kann sich, wenn diese Prüfung ungünstig ausfällt, der Einschiffung der Passagiere widersetzen. Ihm müssen ferner 24 Stunden vor der Abfahrt des Schiffes genaue Listen der Passagiere unter Angabe ihres Alters, Geschlechts, Reisezieles und ihrer Nationalität zugehen. Später angenommene Passagiere sind nachträglich anzumelden. Im Augenblick der Abfahrt visiren und zeichnen der Auswanderungs-Commissar und der Rheder oder Capitain diese Listen und Nachträge. Ein Duplicat derselben kommt zu den Schiffspapieren, und nach dem definitiven Schluss der Listen darf kein Passagier mehr angenommen werden. Kranke Passagiere dürfen nicht mitreisen, erhalten aber das etwa bereits gezahlte Fahrgeld zurück.

Die Annahme der Passagiere ist zulässig von dem Abend vor der Abreise an; bei der Ankunft am Bestimmungsorte dürfen die Passagiere noch 24 Stunden nachdem das Schiff vor Anker gegangen, auf demselben verweilen. Im Fall einer nicht durch die Witterung oder entgegengesetzten Wind veranlassten Verzögerung der Abfahrt müssen der Capitain, Rheder oder Unternehmer den Auswanderern für jeden Tag 1 Fr. 50 Cent. als Entschädigung zahlen. Bei einer länger als zehntägigen Verzögerung kann, abgesehen von den noch besonders einzuklagenden Entschädigungen, von dem Vertrage abgegangen und der darauf etwa bezahlte Betrag zurückgefordert werden.

Die Schiffe müssen endlich die Auswanderer ihrem Bestimmungsorte direct zuführen. Bei willkürlichen Abweichungen vom directen Wege haben die Auswanderer das Recht, für die Dauer der entstandenen Verzögerung auf Kosten des Unternehmers oder Capitains am Bord zu leben und verpflegt zu werden, abgesehen von ihren noch besonders geltend zu machenden Entschädigungsforderungen.

Hamburg.

Der Rath hat die Verordnung vom 3. Juni 1850, betreffend die Verschiffung der über Hamburg direct nach anderen Welttheilen Auswandernden, unter dem 26. Februar 1855 einer Revision unterzogen, welche vorläufig zu einer Abänderung der im § 6 der gedachten Verordnung enthaltenen Bestimmungen geführt hat. Derselbe lautet jetzt:

§ 6. Der Contrahent (Expedient) hat dafür zu sorgen, dass für die wahrscheinlich längste Dauer der Reise hinlänglicher und guter Proviant mitgenommen werde, und zwar liegt ihm die Verpflichtung auch dann ob, wenn er die Proviantirung contractlich den Passagieren selbst überlassen hat.

Als wahrscheinlich längste Dauer der Reise für Segelschiffe wird angesehen:

a.	nach der Ostküste von Nord- und Mittel-Amerika, Westindien und Brasilien bis zum Cap St. Roque einschliesslich	13 Wochen
b.	nach der Ostküste von Süd-Amerika, südlich vom Cap St. Roque	16 „
c.	nach dem Cap der guten Hoffnung	18 „
d.	nach einer Gegend über Cap der guten Hoffnung oder Cap Horn hinaus, ohne dass der Aequator zum zweiten Male passirt wird	24 „
e.	nach einer Gegend, wobei der Aequator zwei Mal passirt wird	28 „

Verzögert sich nach Aufnahme der Passagiere der Abgang des Schiffes von der Stadt länger als acht Tage, so muss der Proviant dieser Verzögerung entsprechend ergänzt werden.

Wenn ein Schiff, nachdem es von der Stadt abgegangen, länger als 18 Tage nach Aufnahme der Passagiere auf der Elbe aufgehalten wird, so ist der Expedient verpflichtet, mindestens für acht Tage nachzuverproviantiren, und im Falle noch längeren Aufenthaltes auf der Elbe die entsprechende Nachverproviantirung weiter von Woche zu Woche fortzusetzen. Wird der demgemäss nachzuliefernde Proviant nicht innerhalb drei Tagen nach vorgedachtem Termin geliefert, so ist der Capitain befugt und verpflichtet, die Nachverproviantirung für Rechnung des Expedienten zu besorgen.

Diejenigen Schiffe, welche in der Zeit vom 1. März bis zum 15. October incl. expedirt werden, dürfen, wenn der Expedient sich durch schriftliche Erklärung verpflichtet, sie, falls der Wind am festgesetzten Expeditionstage ungünstig wäre, an demselben oder dem darauf folgenden Tage durch Dampfboote bis nach Krautsand bugsiren zu lassen, für 1½ Wochen weniger als in der vorstehenden Liste angegeben, Proviant mitnehmen, werden sie aber gleichwohl länger als acht Tage nach ihrem Abgange von Hamburg auf der Elbe zurückgehalten, so sind sie nach Maassgabe der im vorstehenden Satz enthaltenen Bestimmungen von Woche zu Woche nachzuverproviantiren verpflichtet; unter allen Umständen aber muss das volle Quantum Wasser, und zwar abgelagertes Elbwasser der Stadtwasserkunst, mitgenommen werden, es sei denn, dass der Tiefgang des Schiffes das Füllen der Wasserfässer an der Stadt nicht gestattet.

Rücksichtlich einer etwaigen Beförderung auf Dampfschiffen wird durch eine an die betreffenden Behörden zu erlassende Instruction die wahrscheinlich längste Dauer der Reise nach den Umständen besonders bestimmt.

Der mitzunehmende Proviant muss, ausser dem für die Schiffsmannschaft erforderlichen ..t, für einen jeden Zwischendeck- oder Cajüt-Passagier bestehen in wenigstens:

Aufgabe des mitzunehmenden Proviants für jeden Passagier.

		Bei Reisen, deren längste Dauer angenommen ist zu				
		13 Wochen	16 Wochen	18 Wochen	24 Wochen	28 Wochen
Gesalzenes Ochsenfleisch	Pfund	26	32	36	48	56
Gesalzenes Schweinefleisch (Speck)	„	13	16	18	24	28
Gesalzene Heringe	Stück	26	32	36	48	56
Weissbrod	Pfund	65	80	90	120	140
Butter	„	$5\frac{5}{12}$	$6\frac{2}{3}$	$7\frac{1}{2}$	10	$11\frac{2}{3}$
Kartoffeln	Spint	$6\frac{1}{2}$	8	9	12	14
Weizenmehl, Erbsen, Bohnen, Graupen, Reis, Pflaumen, Sauerkohl	Pfund	$45\frac{1}{2}$	56	63	84	98
Syrup	„	$1\frac{1}{2}$	2	$2\frac{1}{4}$	3	$3\frac{1}{2}$
Kaffee	„	$1\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{8}$	$3\frac{15}{16}$
Thee	„	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{3}$	$\frac{2}{5}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{7}{12}$
Essig	Quart	2	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{2}{3}$	$3\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{8}$
Wasser	Oxhoft	$1\frac{1}{3}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{5}{8}$

Alle Speisen sind den Passagieren gehörig zubereitet und in der aus dem Verhältnisse zu dem vorschriftsmässig mitzunehmenden Proviant sich ergebenden Menge zu verabreichen.

Wird statt eines Theils des gesalzenen Ochsenfleisches gesalzenes oder geräuchertes Schweinefleisch mitgenommen, so wird $\frac{3}{4}$ Pfund gesalzenes und $\frac{1}{2}$ Pfund geräuchertes Schweinefleisch gleich 1 Pfund Ochsenfleich gerechnet; jedoch darf keinenfalls mehr als die Hälfte des vorschriftsmässigen Quantums Ochsenfleisch durch Schweinefleisch ersetzt werden. Statt der Heringe kann den Passagieren auch für je Einen Tag in der Woche Stockfisch verabreicht werden, und zwar in dem Verhältniss von $\frac{1}{2}$ Pfund Stockfisch statt zweier Heringe. — Für den Anfang der Reise kann frisches Schwarzbrod, jedoch nicht mehr als 10 Pfund für jeden Passagier, statt einer gleichen Quantität Weissbrod mitgenommen werden. Wünschen einzelne Passagiere auf der Reise hartes Schwarzbrod zu erhalten, so kann für diese, statt der vorschriftsmässigen Quantität Weissbrod, eine gleiche Quantität hartes Schwarzbrod mitgenommen werden, jedoch müssen dann die betreffenden Passagiere sich schriftlich damit einverstanden erklären. — Das angeordnete Quantum Butter darf auf die Hälfte reducirt werden, wenn statt dessen für je $\frac{1}{2}$ Pfd. Butter $\frac{1}{2}$ Pfd. geräucherten Speckes mitgenommen werden, in welchem Falle jedoch der Buttervorrath zuerst verzehrt werden muss. — Sind Kartoffeln nicht haltbar, so ist statt jedes Spints Kartoffeln 1 Pfd. trockenes Gemüse mehr mitzunehmen.

Wenn der Bestimmungsort bei einer auf höchstens 13 Wochen berechneten Reise nördlicher liegt, als der 32ste Grad nördlicher Breite, so genügt die Mitnahme von 1 Oxhoft Wasser für jeden Passagier. — Bei Reisen, deren längste Dauer auf 24 und 28 Wochen angenommen ist, genügt die Mitnahme eines Wasservorraths für 16 Wochen, wenn der Contrahent auf seinen geleisteten Bürgereid schriftlich erklärt, dass das Schiff einen Zwischenhafen anlaufen und dort frisches Wasser einnehmen werde.

Ferner sind mitzunehmen:

an Wein, Zucker, Sago, Grütze und Medicamenten ein hinreichendes Quantum für Kranke und Kinder;

an Feuerung zum Kochen für 100 Passagiere auf einer Reise von 13 Wochen: 2 Last Steinkohlen und 2 Faden Holz; für mehrere Passagiere und längere Reisen im Verhältniss;

Besen und das gehörige Quantum Weinessig oder Wachholderbeeren zum Räuchern des Zwischendecks;

das nöthige Quantum Brennöl für zwei Laternen im Zwischendeck.

Rücksichtlich des Schiffsraumes, so wie der Proviantirung und Ausrüstung sind 2 Kinder unter 10 Jahren für Einen Passagier, Kinder unter 12 Monaten gar nicht zu rechnen.

Am 25. April 1855 erfolgte dann die Einsetzung einer Deputation für das Auswanderungswesen, hinsichtlich derer folgende Bestimmungen getroffen wurden:

§ 1. Die Ueberwachung des gesammten Geschäftsbetriebes der Auswanderer-Expedition ist einer Deputation für das Auswanderer-Wesen übertragen. Dieselbe wird ausserdem mit Entwerfung und beziehentlich Begutachtung aller auf die Auswanderer-Angelegenheiten bezüglichen, vom Senate oder der Polizeibehörde zu erlassenden Verordnungen und Verfügungen beauftragt.

§ 2. Die Deputation besteht aus drei Senatsmitgliedern, worunter Einer der Polizeiherren, ferner einem Verordneten Löbl. Kammer und zwei von der Commerz-Deputation zu derselben delegirten Commerz-Deputirten.

§. 3. Durch die Deputation wird ein Nachweisungs-Bureau für Auswanderer eingerichtet. Dasselbe besteht aus einem ersten Beamten und der erforderlichen Anzahl von Schreibern und Boten oder Officianten.

§. 4. Die sämmtlichen Angestellten des Nachweisungs-Bureaus werden von der Deputation mit Vorbehalt dreimonatlicher Kündigung angestellt und von derselben beeidigt. Sie erhalten ihre Instructionen von der Deputation und stehen unter den Befehlen und der Controle derselben.

§ 5. Die Officianten des Bureaus fungiren als Polizei-Officianten für das Auswanderer-Wesen, sind im Uebrigen den Polizei-Officianten gleichgestellt und erhalten Dienstzeichen als „Auswanderer-Polizei“.

§ 6. Die Deputation vertheilt die Arbeiten unter ihre Mitglieder, wobei jedoch davon auszugehen ist, dass die bisherigen Functionen des Polizeiherrn und seines Bureaus hinsichtlich der Entgegennahme der vorschriftmässigen Listen und Bescheinigungen, der Gestattung des Absegelns der Auswandererschiffe etc. wie bisher dem Polizeiherrn und dem Polizeibureau verbleiben. Eine Abänderung dieser Einrichtung ist nur mit Genehmigung des Senates zulässig.

§ 7. Die Deputation beauftragt eines ihrer Mitglieder speciell mit der Beaufsichtigung des Nachweisungs-Bureaus.

§ 8. Bei entstehenden Differenzen zwischen den Auswanderern und den Expedienten, den Logirwirthen und in ähnlichen Fällen, können sich die Betheiligten zunächst an das Nachweisungs-Bureau wenden, welches eine gütliche Ausgleichung versucht, wenn diese aber nicht gelingt, die Sache an die Deputation verweist. Stellen sich strafbare Handlungen heraus, so ist sofort eine Mittheilung an den Polizeiherrn zu machen.

§ 9. Die Deputation wird befugt, die so an sie gelangenden Streitfälle definitiv zu entscheiden. Sie kann die Entscheidung in erster Instanz ein für allemal dem Polizeiherrn übertragen, der jedoch, wenn die Parteien sich bei seinem Ausspruche nicht beruhigen wollen, oder wenn die Sache ihm sonst zweifelhaft erscheint, sofort oder doch baldthunlichst die Deputation zu convociren hat.

§ 10. Etwa erforderliche Bestrafungen sind innerhalb der polizeilichen Competenz von dem Polizeiherrn zu verfügen, gegen dessen Ausspruch die Berufung an den Senat stattfindet.

§ 11. Das Nachweisungs-Bureau, welches zunächst die Aufgabe hat, den Auswanderern, auf deren Wunsch, alle ihnen dienlichen Nachweisungen zu geben, hat sich dabei genau an die möglichst vollständig zu ertheilenden Instructionen der Deputation zu halten. Die Deputation wird bei dieser Instruction ihr Augenmerk darauf richten, dass die erforderlichen Nachweisungen mit Unparteilichkeit ertheilt, namentlich auch nicht dazu benutzt werden, den einen oder den andern der beiden Geschäftszweige, auf welche die beiden Eingangs gedachten Verordnungen sich beziehen, besonders zu befördern.

§ 12. Die Deputation wird jährlich dem Senate einen Bericht über ihre Wirksamkeit, insbesondere über die Thätigkeit des Nachweisungs-Bureaus, übergeben.

§ 13. Die Deputation hat jährlich einen Budget-Anschlag über ihr Geldbedürfniss, namentlich wegen der Besoldung der Angestellten des Nachweisungs-Bureaus und der sonstigen damit verbundenen Kosten, einzureichen, über welchen im Wege der gewöhnlichen Budget-Bewilligungen die Bestimmung zu treffen ist.

§ 14. Um der Staatskasse einen Ersatz für diese Aufwendung zu verschaffen, ist bei Einreichung der vorschriftmässigen Passagierlisten von den Expedienten eine Abgabe von zwei Schilling Court. für jede zu befördernde Person über 1 Jahr alt zu entrichten. Es gilt dies sowohl für die directe wie für die indirecte Beförderung, und sind nur Passagiere in der ersten Kajüte davon ausgenommen.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. Mai d. J. in Wirksamkeit.

Vereinigte Staaten.

Nachdem die bedeutenderen amerikanischen Schiffseigner sich sehr entschieden gegen den mehrerwähnten, von Senator Fish im Congress eingebrachten Entwurf eines Gesetzes „zum besseren Schutz von Gesundheit und Leben am Bord der Auswandererschiffe“ erklärt und die Einbringung eines andern, die Wahrnehmung der Interessen der Rheder mit denen der Auswanderer besser vereinigenden Entwurfs bewirkt hatten, hat der Congress diesen letzteren noch kurz vor dem Schluss seiner Sitzungen, am 2. März 1855, unter dem Titel: „eines Gesetzes zur Regulirung der Passagier-Beförderung auf Dampf- und anderen Schiffen“ zum Gesetz erhoben. Die wesentlichen Bestimmungen desselben sind die folgenden:

§ 1. Beschränkung der Passagierzahl auf Einen für jede zwei Tons Schiffsmaass, wobei Kinder unter 1 Jahr als gar nicht, von Kindern, 1 bis 8 Jahr alt, aber zwei für einen Passagier gezählt werden.

Unterbringung der Passagiere in Deckhäusern ist erlaubt, doch dürfen nirgends Passagiere gefahren werden, wo das Deck nicht wenigstens sechs Fuss hoch ist. (Deckbalken werden hierbei nicht als Deck gerechnet werden können.)

Folgender Flächenraum muss den Passagieren gegeben werden, nämlich:

16 Fuss auf: main and pood decks or platforms und in the deckhouses; und

18 Fuss: on the lower deck (not being an orlop deck).

In den für Passagiere zu bestimmenden Räumen darf auch eine Abtheilung für ein Hospital verwandt und eingerichtet werden, und dies wird als den Passagieren gegebener Raum gerechnet; doch darf solches Hospital nicht über 100 Fuss Flächenraum einnehmen. Proviant oder Waaren, mithin Alles, was nicht Passagier-Bagage ist, darf nicht in den Passagierräumen, oder der Calculation für dieselben eingerechnet werden.

Strafe für jeden zu viel gebrachten Passagier 50 Doll.

§ 2. Die Kojen oder Schlafstellen betreffend:

Kein Schiff soll mehr als zwei Lagen haben, und die unterste hiervon soll wenigstens 9 Zoll vom Boden erhöht sein; sie sollen stark gemacht, parallel mit den Schiffsseiten und durch Verkleidung von einander getrennt sein, wie Kojen gewöhnlich getrennt sind; sie sollen wenigstens 6 Fuss lang und wenigstens 2 Fuss breit sein und jede nur von einem Passagier benutzt werden. Aber auch doppelte Kojen von doppelt der obigen Breite dürfen aufgeschlagen werden, um benutzt zu werden von nicht mehr und keinen Anderen, als:

2 Frauenzimmern,
oder 1 Frau und 2 Kindern unter 8 Jahren,
oder Mann und Frau,
oder 1 Mann mit zwei seiner eigenen Kinder unter 8 Jahren,
oder 2 Männern, Gliedern derselben Familie,
und für eine Nichtachtung dieses Paragraphen in einer seiner Vorschriften sollen Schiffer und Rheder 5 Doll. für jeden am Bord befindlichen Passagier verwirkt haben.

§ 3. Bestimmungen mit Bezug auf die Häuser über Luken u. s. w.
§ 4. Bestimmungen mit Bezug auf Ventilation.
§ 5. Bestimmungen mit Bezug auf Kochstellen.
§ 6. Proviant soll in folgender Quantität für jeden Passagier an Bord genommen werden, nämlich:

wenigstens 20 Pfund gutes Navy Bread
15 „ Reis,
15 „ Hafermehl.
10 „ Weizenmehl,
15 „ Erbsen und Bohnen,
20 „ Kartoffeln,
1 Pint Essig,
60 Gallons Wasser,
— Alles von guter Qualität nebst genügender Feuerung zum Kochen.
10 Pfund knochenfreies gesalzenes Schweinefleisch,
10 „ „ „ Ochsenfleisch.

In gewissen Fällen kann Ersatz eines der vorgenannten Artikel durch andere stattfinden. Zum wenigstens $\frac{1}{10}$ der obigen Quantums soll den Passagieren wöchentlich ausgetheilt werden, und wenigstens 3 Quart Wasser und Feuerung zum Kochen täglich. Und wenn Passagiere in solchen Schiffen, wo genanntes Quantum nicht eingelegt worden, je auf kleine Rationen gestellt werden, so soll jeder Passagier, der hierunter litt, 3 Dollars per Tag Vergütung beanspruchen können.

Der Proviant soll gekocht den Passagieren verabreicht werden.

§ 7. Bestimmung über Reinigung des Schiffes während der Reise.
§ 8. Strafen für Vergehen gegen § 3, 4, 5 und 7.
§ 9. Bestimmung über Inspection der Passagier-Schiffe.
§ 10. Anwendung der Gesetze auf Dampfschiffe gleich den Segelschiffen.
§ 11. Bestimmungen über die zwischen Häfen der Vereinigten Staaten am atlantischen und Häfen der Vereinigten Staaten im stillen Ocean fahrenden Passagier-Schiffe.
§ 12. Vorschreibung der bei den Zollämtern einzureichenden Passagierlisten, die von den bestanden habenden kaum abweichen. Sterbefälle besonders genau anzugeben.
§ 13. Die Collectors (Zoll-Einnehmer) sollen an das Schatzamt in Washington vierteljährlich Bericht erstatten.
§ 14. Bestimmung, dass, wo an Passagier-Schiffen, unter anderen als den Cajüts-Passagieren, Todesfälle vorgekommen sind, das Schiff 10 Doll. zahlen soll für jeden Passagier älter als acht Jahre, welcher auf der Reise in Folge einer natürlichen Krankheit gestorben ist. Dieses Geld geht zum Benefiz gewisser wohlthätiger Anstalten.
§ 15. Macht die Schiffe für alle genannten Strafen verantwortlich.
§ 16. Bestimmung, dass Schiffe mit von Amerika nach Afrika übersiedelnden Farbigen denselben Gesetzen unterworfen sind, wie andere Passagier-Schiffe.
§ 17. Bestimmung, wie der Collector (Zoll-Einnehmer) bei Ankunft der Emigrantenschiffe dieselben untersuchen und seinen Befund ans Schatzamt berichten soll.
§ 18. Bestimmung, dass dies Gesetz für Schiffe, die von europäischen Häfen segeln, innerhalb 60 Tage nach Zeichnung in Kraft treten soll, so wie Verpflichtung des Secretary of State, die Bekanntmachung dieses Gesetzes in ihm passend scheinender Weise in europäischen und anderweitigen Häfen zu besorgen.
§ 19. Aufhebung aller seither bestanden habender Passagier-Gesetze, sobald dies neue in Kraft getreten sein wird.

Der deutsch-österreichische Telegraphenverein.

Von

Hermann Stolp.

---

1. Entwickelung der electro-magnetischen Telegraphie.

Nach den grossartigen Entdeckungen auf dem Gebiete des Electromagnetismus erwarben sich Gauss und Weber in Göttingen das Verdienst, nicht allein im Jahre 1833 den ersten electrischen Telegraphen mit nur zwei Leitungsdrähten im Grossen auszuführen, sondern auch, statt der bis dahin verwendeten hydroelectrischen Ströme, die inducirten Ströme oder die Magnet-Electricität auf die Telegraphie in Anwendung zu bringen.

Den nächsten bedeutenden Schritt in Vervollkommnung der Telegraphir-Apparate machte in Deutschland Steinheil in München, durch Leitung des Stromes auf Zeiger und Glocken unter Anwendung der Erde zur Schliessung der Kette.

Wheatstone zu London begann gleichzeitig im Juni 1837 die Aufstellung eines Zeiger-Telegraphen, während, ebenfalls im Jahre 1837, Morse in Amerika seinen Druck-Telegraphen erfand, welcher die Depesche auf einen Papierstreifen bleibend abdruckt und der nach mehrfachen Verbesserungen jetzt fast überall Anwendung gefunden hat. Namentlich hat der Morsesche Apparat durch den sogenannten Uebertrager eine äusserst folgenreiche Vervollkommnung erfahren, indem es durch dessen Anwendung gelungen ist, die directe Correspondenz auf grosse, ja fast auf alle Entfernungen möglich zu machen, und somit die störende Nothwendigkeit der Umtelegraphirung zu beseitigen.

Von grosser Bedeutung für die Telegraphie ist ebenso eine Erfindung Gintl's in Wien, gleichzeitig mittelst eines und desselben Leitungsdrahtes nach zwei entgegengesetzten Richtungen telegraphisch zu correspondiren. Es entfällt dadurch für längere Zeit die Nothwendigkeit, die Leitungsdrähte zu vermehren, was sonst bei dem steten Zuwachs der Depeschen nothwendig werden würde, aber nicht bloss kostspielig ist, sondern auch die Zahl der möglichen Störungen an den Leitungen vergrössert.

Die früher vorgenommene Umgestaltung der oberirdischen Leitungen in unterirdische hat man meist wieder aufgegeben, weil die Erfahrung zeigte, dass die zu den unterirdischen Leitungen verwendete Guttapercha-Umkleidung für die Dauer nicht die entsprechende Isolirungsfähigkeit besitzt und überdies die Aufsichts- und Reparatur-Verhältnisse bei den offenen Leitungen günstiger sich gestalten, als bei den unterirdischen.

2. Entstehung und Ausbreitung des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins.

Sobald die electro-magnetische Telegraphie zur vollendeteren praktischen Ausführung gediehen war, fingen auch die deutschen Regierungen an, derselben ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Die Durchführung und Verbindung der Telegraphenlinien in den verschiedenen Ländern, wie die Weiterbeförderung der gegenseitigen Staats-Depeschen, führte zu wechselseitigen Vereinbarungen und um das Telegraphen-Institut möglichst gemeinnützig zu machen und für dessen Benutzung in ganz Deutschland gleichmässige Grundsätze zu erzielen, traten auf Anregung von Oesterreich und Preussen im Juli 1850 Commissarien der Regierungen von Oesterreich, Preussen, Bayern und Sachsen in Dresden zusammen, welche unterm 25. desselben Monats den Vertrag über die Bildung des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins zu Stande brachten.

Die wesentlichsten Bestimmungen dieses Vertrages bestanden darin, dass die internationalen Depeschen auf den Linien aller betheiligten Verwaltungen einer gleichmässigen Behandlung unterliegen, namentlich auch gleichmässigen Taxen unterworfen sein sollten.

Der Vertrag trat mit dem 1. October 1850 zunächst auf 5 Jahre in Kraft und ward für alle übrigen deutschen Staaten, mit den in ihrem oder fremdem Gebiete errichteten oder noch anzulegenden Telegraphenlinien, der Beitritt offen gehalten.

Bei der fortwährenden Steigerung des Verkehrs stellten sich jedoch einzelne Bestimmungen des Vertrages bald als unzureichend heraus, weshalb, unter gleichzeitigem Beitritt von Würtemberg zum Vereine, bereits am 10. October 1851 ein erster Nachtragsvertrag geschlossen wurde, der die Bestimmungen des Hauptvertrages, namentlich in Bezug auf das Telegraphiren internationaler Depeschen und die in Anwendung zu bringenden Taxen, modificirte.

An die Stelle des bisherigen Umtelegraphirens, beim Uebergange von den Linien der einen auf die Linien der andern Verwaltung, trat die Regel, dass derartige Depeschen von Central-Station zu Central-Station durchtelegraphirt werden sollten, und hinsichtlich der Erhebung der Gebühren ward die Bestimmung getroffen, dass dieselben nach der directen Entfernung des Abgangsortes vom Bestimmungsorte erhoben werden, für alle internationalen Depeschen zusammengeworfen, und demnächst im Ganzen vertheilt werden sollten.

Auf diese Weise erhielt der Verein eine wesentlich neue und festere Gestaltung, und in einem zweiten, unterm 23. September 1853 abgeschlossenen Nachtragsvertrage, bei dem die Niederlande und Hannover mit ihren sämmtlichen Linien beitraten, wurde, neben andern wesentlichen Verbesserungen, der im ersten Nachtragsvertrage für die internationalen Depeschen aufgestellte Theilungsmodus dahin abgeändert, dass die für die internationalen Depeschen erhobenen Gebühren, vom 1. Juli 1853 ab, nicht nur, wie bisher, nach Verhältniss der Gesammtlänge der in jedem Staate befindlichen Telegraphenlinien, sondern auch nach Verhältniss der Anzahl der von jeder Vereinsverwaltung beförderten, d. h. abgegangenen, durchgegangenen und eingegangenen Depeschen, vertheilt werden sollten.

Ebenso erfuhr der Verein neue Erweiterungen.

Noch im Laufe des Jahres 1853 schloss sich auch Mecklenburg demselben an, und unterm 1. Juli 1854 trat Baden gleichfalls bei.

Ein dritter und letzter Nachtragsvertrag wurde am 29. Mai 1855 in München von den dort versammelten Commissarien der Vereinsstaaten abgeschlossen, in dem jedoch neue Bestimmungen von wesentlicher Bedeutung für die allgemeine telegraphische Correspondenz nur wenige enthalten sind.

Aber nicht nur innerhalb Deutschlands fand der Verein die weiteste Verbreitung und entwickelte sich in wenigen Jahren zu einer so umfang-

reichen Bedeutung; auch über die deutschen und Vereins-Grenzen hinaus gewann derselbe bald an Umfang und Einfluss, so dass er nicht nur für alle Staaten Europa's ein Hauptvereinigungspunkt des wechselseitigen Verkehrs wurde, sondern auch in seinen Bestimmungen die Grundlagen für die Vereinigung und gleichmässige Regelung der gesammten europäischen Telegraphie darbot. Nicht nur schlossen Oesterreich über die Verknüpfung Modena's, Parma's, Toskana's, des Kirchenstaats, Sardiniens, der Schweiz, Russlands und der Donaufürstenthümer mit den österreichischen Stationen; Bayern und Baden über den Anschluss an die französischen Stationen; die Niederlande über den Anschluss an Belgien und vermittelst der unterseeischen Telegraphenlinie vom Haag nach England, an die dortige englische Station Oxfordness, mit den betreffenden Regierungen Verträge ab, sondern die in Paris im Jahre 1852 von Seiten Preussens, Frankreichs und Belgiens veranlasste Telegraphen-Conferenz hatte den Zweck, sich über die Herbeiführung gleichmässiger Normen für die Taxirung und Behandlung der Depeschen in allen Theilen Europa's zu verständigen, in Folge dessen auch die Bestimmungen des deutschen Telegraphenverbandes durch den preussisch-französisch-belgischen Telegraphenvertrag vom 25. April 1853, der bereits unterm 29. Juni 1855 eine Erweiterung erfahren, im Wesentlichen angenommen und in Belgien und Frankreich eingeführt wurden.

Die wesentlichen Bestimmungen dieses Vertrages sind dann durch den Telegraphenvertrag zwischen Oesterreich und Sardinien vom 22. September 1853 auch auf die sardinischen, so wie durch den Vertrag vom 7. November 1854, welchen Preussen Namens des Vereins mit Russland abschloss, auch auf die russischen Linien ausgedehnt worden, so dass also die für den deutsch-österreichischen Telegraphen-Verein angenommenen Normen bereits bei den meisten europäischen Telegraphen-Verwaltungen Eingang und Anwendung fanden.

Nach der Reihenfolge ihres Beitritts gehören dem Vereine jetzt folgende Staaten an:

das Kaiserthum Oesterreich, die Königreiche Preussen, Bayern, Sachsen, Würtemberg, Hannover und der Niederlande, die Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Baden.

3. Entwicklung und Ergebnisse der Telegraphie in den einzelnen deutschen Staaten.

Was die Entwickelung der Telegraphie in den einzelnen Staaten betrifft, so hatte sich

Oesterreich

dieses neuen Communicationszweiges gleich ursprünglich mit besonderem Interesse angenommen. Schon im Jahre 1847 wurden die Linien Wien-Lundenberg-Brünn, Wien-Pressburg, Wien-Gratz-Marburg-Cilli dem Betrieb übergeben. Sodann entwickelte sich das österreichische Telegraphennetz in folgender Weise:

Im Jahre	1847	wurden	76^{5}	Meilen angelegt.
	1848		90^{6}	„
	1849		54^{4}	„
	1850		269^{9}	„
	1851		48^{3}	„
	1852		12^{4}	„
	1853		112^{7}	„
	1854		200^{1}	„
Zusammen am 1. Januar 1855			864^{9}	Meilen,

für welche insgesammt ein Capital von 1642902 Gulden verausgabt wurde.

Durch die österreichische Staats-Telegraphen-Anstalt wurden im Ganzen befördert:

Jahrgang.	Staats-Depeschen.	Privat-Depeschen.	Zusammen. Depeschen.	Zusammen. Worte.
1851	21976	22935	44911	1503165
1852	21834	40883	62717	1970056
1853	41628	67719	109347	3756700
1854	65562	124960	190522	6736569

Die meisten Depeschen wurden im Jahre 1854 in Wien, nämlich 31216, dann 16361 in Triest, 7387 in Venedig, 7132 in Pesth und 6214 in Mailand aufgegeben.

Demnach hat sich die Anzahl der Depeschen in den ersten 3 Jahren mehr als verdoppelt und in 4 Jahren mehr als vervierfacht.

Die Einnahmen und Ausgaben berechneten sich in folgender Weise:

Jahrgang.	Betriebs-Einnahmen. Gulden.	Betriebs-Ausgaben. Gulden.	Zuschuss. Gulden.	Etwaige Einnahmen für die nicht bez. Staats-Depeschen. Gulden.	Etwaige Gesammt-Einnahme. Gulden.	Etwaiger Ueberschuss. Gulden.
1851	125227	184563	59336	200000	325227	140664
1852	199569	301286	101717	200000	399569	98283
1853	372205	614991	242786	303100	605305	9686 fl. Zuschuss.
1854	631449	849608	218159	477371	1108820	259212

Als Ergebniss stellt sich demnach heraus, dass sich die Einnahmen in 4 Jahren mehr als verfünffacht haben, und wenn sie auch die Ausgaben noch nicht erreichten, sich doch bereits im Jahre 1854 ein Ueberschuss von 259212 fl. herausgestellt hätte, wenn die Gebühren für die nicht bezahlten Staats-Depeschen mit in Anrechnung gekommen wären.

Preussen.

In Preussen widmete gleichfalls die Regierung der electro-magnetischen Telegraphie von Anfang an die grösste Aufmerksamkeit. Bereits im Jahre 1845 wurde eine Prüfungs-Commission eingesetzt, welche im folgenden Jahre darauf versuchsweise eine Drahtleitung zwischen Berlin und Potsdam herstellte.

Die erste wirkliche Einrichtung eines electro-magnetischen Telegraphen in Preussen geschah auf der rheinischen Eisenbahn, an der geneigten Ebene bei Aachen, und wurde von da ab sehr bald auf andere Eisenbahnen ausgedehnt, so dass im Jahre 1849 bereits etwa 300 Meilen Drahtleitungen, mit ca. 1200 thlr. Kostenaufwand für die Meile, ausgeführt waren, die jedoch bis dahin fast nur zu Eisenbahnzwecken benutzt wurden. Am Schlusse des Jahres 1850 besass Preussen 339^{24} Meilen Telegraphen, 1851 446^{37} Meilen, 1852 474^{3} Meilen, 1853 505 Meilen und am Schlusse des Jahres 1854 563^{7} Meilen mit 1042^{7} Drahtleitungen.

Durch den Königl. Erlass vom 23. März 1849 wurde die ausschliesslich zum Zwecke der Staats-Correspondenz in Preussen früher unter Leitung des Kriegsministeriums mit grossen Kosten eingerichtete und doch ungenügende optische Telegraphie, von Berlin über Köln nach Koblenz, welche jährlich 45000 thlr. kostete, wieder aufgehoben, die Einführung der electro-magnetischen Telegraphie als eines Staats-Instituts angeordnet und die Verwaltung desselben einer besonderen Direction, unter Leitung des Handelsministeriums anvertraut. Mit dem 1. October 1849 begann die Zulassung von Privat-Depeschen. Zur Herstellung der um die Mitte des Jah-

res 1855 bereits vorhandenen 680 Meilen Telegraphenlinien wurden aufgewendet:

im Jahre 1848	. . . . . .	250000 thlr.
1849	. . . . . .	130000 „
1850	. . . . . .	175000 „
1851	. . . . . .	165000 „
1852	. . . . . .	151511 „
1853	. . . . . .	140517 „
1854	. . . . . .	94000 „
	Zusammen	1106307 thlr.

Im Jahre 1855 sollen 150000 thlr. zur Verwendung kommen. Zur Vollendung des ganzen noch projectirten preussischen Telegraphennetzes durch alle Theile und zu allen Hauptorten des Staates, namentlich zu den von Eisenbahnen nicht berührten Regierungssitzen, Festungen, Garnisonorten u. s. w., wird es ausser obigen 150000 thlr. noch einer Summe von 500000 thlr. bedürfen, und dass es möglich sein wird, diese Summe fast ganz aus den Ertrags-Ueberschüssen der Telegraphie zu bestreiten, dazu giebt folgende Uebersicht des Verkehrs und der Erträgnisse gegründete Hoffnung.

In den Jahren 1850—1854 wurden auf den preussischen Telegraphen befördert:

Jahrgang.	Inländische Staats-Dep. und Telegraphendienst-Depeschen.	Fremdherrliche Staats-Depesch.	Eisenbahn-Depeschen.	Privat-Depesch.	Zusammen Depeschen.	Zusammen Worte.
1850	4299	985	10192	20504	35980	—
1851	4454	1103	5537	28878	39972	1316270
1852	9189	577	4538	34447	48751	—
1853	8891	679	5496	70095	85161	2328539
1854	21380	776	3751	102467	128374	3180271

Hiernach ergiebt sich, dass die Zahl der Depeschen im steten Zuwachs begriffen war und im Jahre 1854 gegen das Jahr 1850 sich mehr als 3½mal vergrössert hat.

Was die Einnahmen und Ausgaben betrifft, so stellen sich in dieser Beziehung die Resultate noch bedeutend günstiger. Nach Inhalt der nachstehenden Tabelle waren dieselben:

Jahrgang.	Betriebs-Einnahmen. thlr.	Ausgaben. thlr.	Zuschuss beziehungsweise Ueberschuss. thlr.
1850	77239	133289	56050
1851	84485	159194	74709
1852	114539	173993	59453
			Ueberschuss
1853	209944	172072	37872
1854	322205	210945	111260

Demnach ergab sich bereits für das Jahr 1853 ein reiner Ueberschuss von 37872 thlr. und für das Jahr 1854 sogar von 111260 thlr., während, wenn die unentgeldlich beförderten inländischen Staatsdepeschen, die Telegraphendienstdepeschen und die Eisenbahndienstdepeschen bezahlt worden wären, der reine Ueberschuss die Höhe von 152207 thlr. erreicht hätte. Und

dies Erträgniss steigert sich noch dadurch, dass die jährlichen Ausgaben von 45000 thlr. für die optische Telegraphie dem Staate überdies erspart sind.

Bayern.

In Bayern wurde mit der Herstellung von Telegraphenlinien zwar erst Ende 1849 begonnen, jedoch nach dieser Zeit mit der Anlegung neuer Linien eifrig vorgeschritten. Durch einen mit der grossherzoglich hessischen Regierung unterm 28. März 1852 abgeschlossenen Staatsvertrag wurde die zur Verbindung mit der Pfalz dienende Linie über Offenbach, Darmstadt und Worms vereinbart und als leitendes Betriebsorgan für den Telegraphendienst in München, dem Sitze des Central-Bureaus, ein der General-Direction der Verkehrs-Anstalten untergeordnetes Telegraphen-Amt eingerichtet, dem auch die Herstellung der Linien übertragen wurde. Unter dessen Leitung wurden in Baiern bis Ende 1852 173 Meilen, bis Ende 1853 274 Meilen und bis Ende 1854 238 Meilen Telegraphenlinien mit 299[6] Meilen Drahtlänge hergestellt. Bis Ende 1853 war für die damals bestehenden Telegraphenlinien ein Capital von 419208 fl. aufgewandt worden, wobei jedoch auf das Jahr 1854 noch ein Materialienvorrath von circa 24000 fl. überging.

Was den Verkehr auf den bayerischen Telegraphenlinien betrifft, so gestaltete sich derselbe in den Jahren 1852 und 1853 in folgender Weise:

Jahrgang	Im inländ. Verkehr			Im internat. Verkehr			Ueberh. Depesch.	Ueberh. Worte
	Staats-Dep.	Privat-Dep.	Zusammen Depeschen	Staats-Dep.	Privat-Dep.	Zusammen Depeschen		
1852	1346	2767	4113	660	6570	7230	11343	305999
1853	2570	8601	11171	374	3620	3994	15165	389855

Hiernach ergiebt sich also auch hier für den Lauf eines Jahres eine nicht unbedeutende Erhöhung der telegraphischen Depeschen, die jedoch lediglich der Steigerung des innern Verkehrs zuzuschreiben ist, da die Anzahl der internationalen Depeschen in auffallender Weise sich verminderte.

Was die Einnahmen und Ausgaben betrifft, so beliefen sich dieselben:

Jahrgang.	Betriebs-Einnahme. fl.	Betriebs-Ausgabe. fl.	Zuschuss. fl.	Etwaige Einnahme für die nicht bezahlten Staats-Depesch. fl.	Etwaige Gesammt-Einnahme. fl.	Etwaiger Zuschuss. fl.
1852	28926	51038	22112	8331	37257	13781
1853	54630	93934	39304	9465	63634	29839

Demnach überstiegen im Jahre 1853 die Ausgaben noch die Einnahmen um die Summe von 39304 fl., welcher Betrag sich jedoch, wenn die frei beförderten Staats-Depeschen bezahlt worden wären, auf 29839 fl. vermindert hätte.

Durch königliche Entschliessung vom 27. Februar 1853 wurde der Gebührentarif für den innern Verkehr vom 1. April desselben Jahres ab auf die Hälfte der früheren Sätze herabgesetzt, und es betragen demnach die Gebühren im innern Verkehr für eine einfache Depesche bis incl. 10 Meilen 30 kr., über 10—25 Meilen 1 fl. 12 kr. und über 25—45 Meilen 1 fl. 48 kr.

In

Sachsen,

das schon bei der Begründung des deutsch-österreichischen Telegraphen-Vereins demselben angehörte, bestanden zu Ende des Jahres 1854 73[8] Meilen Telegraphen-Linien mit 99[8] Meilen Drahtleitungen. Befördert wurden:

Jahrgang.	Staatsdep. u. Telegraph.-dienstdep.	Privat-depeschen.	Zusammen Depeschen.	Zusammen Worte.
1851	3295	13914	17209	498935
1852	3176	25646	28822	734804
1853	2141	25122	27263	—
1854	3019	42525	45544	1150655

Es ergiebt darnach, dass der telegraphische Privatverkehr sich im Laufe von 4 Jahren mehr als verdreifachte.

Die Einnahmen auf den sächsischen Telegraphen beliefen sich im Jahre 1854 auf 16397 thlr.

Würtemberg.

Im Staatshaushalte Würtembergs erschienen die electro-magnetischen Telegraphen zuerst für 1851—1852 und sind die Bestimmungen für die telegraphische Correspondenz in einem vom Königl. Finanz-Ministerium unterm 14. Januar 1854 erlassenen Reglement zusammengefasst.

Ende 1854 besass Würtemberg 43 Meilen Telegraphen-Linien mit 66[2] Meilen Drahtleitungen, auf denen im Laufe desselben Jahres 45760 Depeschen, worunter 18332 gebührenfreie Dienstdepeschen, befördert wurden, von denen sich eine Einnahme von 16698 fl. ergab, wobei 10444 fl. allein auf die Station zu Stuttgart kommen.

Hannover.

In Hannover, das unterm 23. September 1853 dem deutsch-österreichischen Vereine beitrat, und wo die Verwaltung der Staats-Telegraphen laut Ministerial-Reglements vom 3. Juni 1852 der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover übertragen ist, bestanden am Schlusse des Jahres 1853 39[5] Meil. Telegraphenlinien, die bis zum Schlusse des Jahres 1854 sich auf 105[6] M. mit 113 M. Drahtleitungen vermehrten.

Befördert wurden auf den Hannoverschen Telegraphenlinien:

Jahrgang	Im inländ. Verkehr			Im internat. Verkehr			Ueberh. Depesch.
	Staats-Dep.	Privat-Dep.	Zusammen Depeschen	Staats-Dep.	Privat-Dep.	Zusammen Depeschen	
Vom 1. Juli 1852—1853	51	651	702	90	2416	2506	3157
„ „ 1853—1854	15	1365	1380	85	4529	4614	5979

Die Einnahmen und Ausgaben berechneten sich in folgender Weise:

Jahrgang	Einnahme		Ueberhaupt Einnahm. thlr.	Ausgaben für Unterhaltung u. Betrieb thlr.	Zuschuss
	im inländ. Verkehr thlr.	im internation. Verkehr thlr.			
1. Juli 1852—1853	1192	4538	5730	6573	843
„ 1853—1854	1750	4239	5989	6632	643

Ferner waren:

Jahrgang	Drahtlänge durchschnittlich	Apparate	Batterien
1. Juli 1852—1853	87^{11}	33	23
„ 1853—1854	105^{8}	43	30

wobei die Unterhaltungskosten betrugen:

Jahrgang	Für M. Draht			Für Apparat			Für Batterie		
	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.	thlr.	sgr.	pf.
1. Juli 1852—1853	3	10	11	8	1	6	14	15	2
„ 1853—1854	2	8	5	7	16	—	8	22	2

Seit dem 1. Mai 1854 ist in der Gebühren-Erhebung für die Depeschen des inneren Verkehrs die Aenderung eingetreten, dass die Taxe für die einfache Depesche bis zu 25 Worten von einer hannoverschen Vereins- oder Nebenstation nach irgend einer andern hannoverschen Station, ohne Rücksicht auf die Entfernung, auf 15 sgr. festgesetzt worden ist.

Niederlande.

Im Königreich der Niederlande bestand schon seit 1847 ein Eisenbahnbetriebs-Telegraph zwischen Amsterdam und Rotterdam, welcher auch zur Beförderung von Privat-Depeschen benutzt wurde. Von einer Gesellschaft wurde 1851 eine telegraphische Verbindung für Privat-Depeschen von Amsterdam nach Nieuwediep bei Helder hergestellt. Die Anlage von Staats-Telegraphenlinien wurde durch Gesetz vom 7. März 1852 angeordnet, welches die Verbindung der Residenz Haag mit den bedeutendsten Städten, Festungen und Häfen des Königreichs befasst: bei der Wahl der Linien sollte auf den Anschluss an die Telegraphennetze Preussens, Belgiens und Hannovers Bedacht genommen werden. Unterm 15. August 1853 ward die unterseeische Telegraphenleitung zwischen Haag und Grossbritannien eröffnet, deren Verkehr sich sehr gesteigert hat, zumal dieser Weg der wohlfeilste für die britische Correspondenz ist.

Ende 1854 besassen die Niederlande 120 Meilen Telegraphenlinien mit 187^{6} Meilen Drahtleitungen.

Mecklenburg.

Im Grossherzogthum Mecklenburg wurden längs der Eisenbahnen besondere Staats-Telegraphenlinien errichtet, welche der zu diesem Zweck unterm 20. März 1854 errichteten Telegraphen-Direction zu Schwerin untergeordnet sind und am 1. April desselben Jahres dem allgemeinen Verkehr übergeben wurden. Bis zum Schlusse des Jahres 1854 bestanden 22^{6} Meilen Telegraphenlinien mit 30^{3} Meilen Drahtleitungen.

Baden.

Im Grossherzogthum Baden wurden bald nach dem Bau der ausgedehnten Eisenbahnlinien, auf denselben auch Telegraphen-Stationen für den Eisenbahndienst eingerichtet. Im Zusammenhange mit einer in der Organisation des Post-, Eisenbahn- und Telegraphen-Dienstes unterm 22. Mai 1854 verordneten Veränderung führt die oberste Behörde den Namen: „Direction der grossherzoglichen Verkehrsanstalten.“ Am Schlusse des Jahres 1854 besass Baden 52 Meilen Telegraphenlinien mit 75^{9} Meilen Drahtleitungen.

Was diejenigen deutschen Staaten anbetrifft, welche nicht dem deutsch-österreichischen Telegraphen-Vereine angehören, so sind die in ihnen vorhandenen Telegraphenlinien meist mit denen grös-

serer benachbarter Staaten in Verbindung gesetzt oder in das System derselben als einzelne Theile aufgenommen.

So unterhält Preussen Telegraphenlinien in Mecklenburg, Nassau, Dessau-Köthen, Weimar, Gotha, Kassel, Darmstadt, Frankfurt, Hamburg, Lübeck, Lauenburg, Bückeburg und Braunschweig, wo die braunschweigischen Telegraphenlinien mit Stationen zu Braunschweig, Wolfenbüttel, Harzburg und Oschersleben, welche seit dem 1. Januar 1855 dem Privatverkehr übergeben wurden und auf denen die Gebühren für die Beförderung inländischer Depeschen, ohne Rücksicht auf die Entfernung, für eine Depesche von 1—25 Worte 15 sgr., 26—50 Worte 1 thlr., 51—100 Worte 1 thlr. 15 sgr. betragen, sich durch Vermittlung der preussischen Station zu Braunschweig den Vereinslinien anschliessen.

Ferner unterhalten Sachsen in Altenburg und Reuss-Schleitz, Hannover in Bremen Telegraphenlinien; an der badenschen Linie von Frankfurt nach Mannheim haben Hessen und Frankfurt Theil; die Hamburg-Cuxhaven-Bremer Privat-Telegraphenlinie von Hamburg nach Bremen und die lübecker Linie von Lübeck nach Travemünde stehen durch die preussische Station zu Hamburg und Lübeck mit dem Vereinsnetze in Verbindung und das Herzogthum Holstein wird von der dänischen Oeresundlinie durchschnitten, welche sich, unter Anschluss an die preussische Station zu Hamburg, von Altona über Rendsburg, Flensburg und Friedericia durch die beiden Belte nach Kopenhagen erstreckt und von dort zur Verbindung mit den norwegischen und schwedischen Linien durch den Sund nach Helsingborg geht.

Die gesammten für die Staats- und Privat-Correspondenz in den Staaten des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins bestehenden Telegraphenlinien hatten am Schlusse des Jahres 1854 eine Länge von 2083^{6} Meilen mit 2839^{4} Meilen Drahtleitungen und 192 Stationen.

Ausserdem sind die deutschen Eisenbahnen — mit Ausnahme von 6 — mit electrischen Betriebs-Telegraphen versehen, auch haben manche Bahnen doppelte Leitungen für den Bahnbetrieb.

Zur Beförderung von Privatdepeschen sind jedoch in Oesterreich, Preussen, Bayern, Mecklenburg und Hannover die Eisenbahn-Telegraphenstationen nicht befugt, während in den übrigen deutschen Staaten, welche Eisenbahn-Telegraphen haben, die Benutzung gewisser, mit den dazu nöthigen Einrichtungen versehener Stationen gestattet ist.

4. Uebersicht des Zustandes und der Ergebnisse der Telegraphie in den einzelnen Vereins-Staaten im Jahre 1854.

Staaten.	Länge der Telegraphenlinien in geographischen Meilen.	Gesammtlänge d. Drähte in geographischen Meilen.	Einwohner kommen auf 1 Meile der vorhandenen Linien.	Zahl der Telegraphen-Stationen.	Eine Station kommt auf Meile Linie.	Eine Station kommt auf Einwohner.	Anzahl der beförderten Depeschen.	Eine Depesche kommt auf Einwohner.	Einnahmen in Thalern.	Ausgaben in Thalern.	Einnahmen belaufen sich auf 1 Meile Linie.	Ausgaben belaufen sich auf 1 Meile Linie.	Herstellungs- und Einrichtungskosten für 1 Meile in Thalern.	Das Anlage-Capital für 1 Meile verzinst sich mit Prozenten.
Oesterreich .	864^{9}	924^{4}	44384	63	13^{7}	609333	190522	201	420999	556405	475	643	1646	0
Preussen . .	563^{7}	1042^{7}	30157	55	10^{2}	309090	128374	132	322205	210945	571	374	1626	12^{12}
Baiern	238^{0}	299^{8}	19117	29	8^{2}	157241	*15165	300	30350	52185	127	219	598	0
Niederlande	120^{0}	187^{6}	23916	14	8^{6}	203357	—	—	—	—	—	—	—	—
Hannover . .	105^{6}	113^{0}	17320	8	13^{2}	227375	5979	304	5989	6632	57	63	—	—
Sachsen . . .	73^{8}	99^{8}	26937	7	10^{5}	284000	45544	43	16397	—	222	—	—	—
Würtemberg	43^{0}	66^{2}	40302	5	8^{6}	346000	45760	38	9277	—	215	—	—	—
Baden	52^{0}	75^{9}	26096	6	8^{7}	226333	—	—	—	—	—	—	—	—
Mecklenbrg.	22^{6}	30^{3}	23960	5	4^{5}	108100	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	2083^{6}	2839^{4}		192										

* 1853.

Die obige Tabelle liefert ein vollständiges Bild über alle Verhältnisse der Telegraphie in den Vereinsstaaten, soweit es sich um die staatswirthschaftliche Beurtheilung derselben handelt.

Leider musste dieselbe zum Theil lückenhaft bleiben, da die Veröffentlichungen einzelner Verwaltungen nicht vorlagen, die anderer aber gar nicht erfolgen oder so mangelhaft und ohne Verständniss des Zweckes sind, dass man sich schon vollständig beruhigt glaubt, wenn man nur überhaupt Zahlen geliefert hat. Am genügendsten sind die, überdies gleich gehörig geordneten hannoverschen Veröffentlichungen, wo die Depeschenangaben und die Einnahmen aus dem innern und internationalen Verkehre streng gesondert sind; nur wäre noch neben der Linien- und Drahtlänge die Aufführung der jedesmaligen Anlage- und Einrichtungskosten für die in jedem Jahre neu erbauten Linien wünschenswerth gewesen.

Ziehen wir die Schlussfolgerungen aus der aufgestellten Tabelle, so ergiebt sich:

1) dass zwar Oesterreich die grösste Länge der Linien hat, hingegen mit Rücksicht auf die Bewohnerzahl Hannover die meisten Telegraphen zählt, da auf eine Meile der in Hannover vorhandenen Linien nur 17320 Bewohner kommen. Auf Hannover folgen sodann der Reihe nach Bayern, die Niederlande, Mecklenburg, Baden, Sachsen, Preussen, Würtemberg und Oesterreich. In Oesterreich würden demnach also verhältnissmässig grade die wenigsten Telegraphenlinien sein.

2) Hinsichtlich der Bequemlichkeit für das Publicum, dass zunächst Mecklenburg, sodann wiederum Bayern den Vorzug hat, indem in diesen Ländern schon auf 108100, beziehungsweise 157241 Bewohner eine Station kommt, während in den andern Staaten sich das Verhältniss bedeutend ungünstiger gestaltet, so in Preussen und am ungünstigsten in Oesterreich.

3) In Bezug auf den Verkehr, dass derselbe sich in Würtemberg am günstigsten gestaltete, da eine Depesche schon auf 38 Bewohner kommt; sodann in Sachsen und dann der Reihe nach in Preussen, Oesterreich, Bayern, Hannover. In den beiden letzteren Staaten dürfte deshalb die Telegraphie als am wenigsten eingebürgert zu betrachten sein. Ob am meisten in Sachsen und Würtemberg, dürfte jedoch fraglich erscheinen, da es an Angaben mangelt, wie sich der innere Verkehr zu dem internationalen stellt, und letzterer in Sachsen und Würtemberg wahrscheinlich sehr bedeutend ist. Eine Rücksichtnahme hierauf und genaue Veröffentlichung dieses Verhältnisses dürfte aber für die Verwaltungen von dem wesentlichsten Interesse sein, da erfahrungsgemäss der innere Verkehr meist zunimmt, der internationale dagegen bei Anlegung neuer Linien u. s. w. grossen Schwankungen unterworfen ist und deshalb ein sehr starker internationaler Verkehr nicht allenthalben die Rentabilität für die Dauer sichert. So sind z. B. in Baiern die internationalen Depeschen von 7230 im Jahre 1852 auf 3994 im Jahre 1853 herabgesunken, während sie in Hannover von 2506 im Jahre 1853 auf 4614 im Jahre 1854 sich steigerten und hier überhaupt die inneren Depeschen um mehr als das Dreifache übertreffen, wahrscheinlich in Folge der Verbindung mit England über Holland.

4) Hinsichtlich der Einnahmen, dass dieselben am günstigsten sich in Preussen gestalten, wo auf die Meile 571 thlr. kommen; sodann der Reihe nach in Oesterreich, Sachsen, Würtemberg, Baiern, Hannover.

5) Hinsichtlich der Ausgaben, dass dieselben am bedeutendsten in Oesterreich sind, wo auf die Meile 643 thlr. kommen; sodann der Reihe nach in Preussen, Bayern, Hannover. Höchst auffallend ist das Missverhältniss zwischen Hannover und den grösseren Staaten, besonders Preussen und namentlich Oesterreich, wo die Kosten auf die Meile zehnmal, und in Preussen, wo sie sechsmal so viel betragen.

Es dürfte daher der Verwaltung in Hannover ein besonderer Vorzug einzuräumen sein und der auffallende Unterschied in den Ausgaben jedenfalls der Aufmerksamkeit der Regierungen in den grösseren Staaten werth

sein. Wieviel würden die preussischen Telegraphen abwerfen bei einer so billigen Verwaltung wie in Hannover!

6) In Bezug auf die Herstellungs- und Einrichtungskosten, dass dieselben am geringsten in Bayern waren; sodann in Preussen, dann in Oesterreich. Wiederum tritt aber auch hier der bedeutende Unterschied in den Anlagekosten hervor, was Bayern und die beiden grösseren Staaten, Preussen und Oesterreich, betrifft. Während die Meile in Bayern nur 598 thlr. kostete, betrugen die Ausgaben in Preussen und Oesterreich beinahe das Dreifache. Auch dies möchte der Beachtung werth sein.

7) Endlich die Rentabilität angehend, so bietet in dieser Beziehung, so weit eine Beurtheilung möglich war, nur die preussische Telegraphie glänzende Resultate, da sich das Anlagecapital einer Meile im Jahre 1854 bereits mit 12[12] pCt. verzinste. Für die preussische Regierung dürfte daher zur Anlegung neuer Linien, neuer Stationen und Herabsetzung des Preises am meisten Veranlassung vorliegen, da jedenfalls die Telegraphie nicht als eine Einkommensquelle benutzt werden darf, sondern als ein allgemeines Verkehrsmittel nur die Kosten zu decken hat. Die Preisermässigung und Vermehrung der Stationen würde aber besonders bei einer Vereinigung mit der Postverwaltung erfolgen können, da der Postbeamte oft den Telegraphendienst ohne weitere Unterstützung mit besorgen kann, während bei Einrichtung einer neuen besonderen Telegraphenstation diese erst die bedeutenden Kosten eines besonderen Beamten und besonderen Locals zu decken hätte.

5. Uebersicht des Telegraphennetzes in den Vereinsstaaten.

Das Telegraphennetz des deutsch-österreichischen Vereins erstreckt sich gegenwärtig auf folgende Linien:

A. In Oesterreich.

1) Von Wien über Linz nach Salzburg und nach Passau zum Anschluss an die bayerschen Telegraphen-Linien;

2) mit Fortsetzung von Salzburg über Kufstein, Innsbruck, Brixen, Botzen, Trient, Roveredo, Verona, Mantua, bis zur Grenze bei Guastalla zum Anschluss an die italienischen Linien;

3) mit der Seitenlinie von Innsbruck über Feldkirch nach Bregenz zum Anschluss an die bayerischen und an die schweizerischen Linien;

4) von Verona über Brescia, Bergamo nach Mailand und von da über Monza und Como nach Chiasso zum Anschluss an die schweizerischen Linien;

5) mit den Fortsetzungen von Mailand nach der Grenze bei Buffalora zum Anschluss an die sardinischen Linien; und

6) von Mailand nach der Grenze bei Piacenza zum Anschluss an die parmesanische Linie;

7) von Verona über Vicenza, Padua, Mestre, Treviso, Udine, Görz, Triest, Pirano und Pola;

8) mit den Seitenlinien von Mestre nach Venedig und

9) von Triest nach Fiume;

10) von Wien über Gloggnitz, Gratz, Cilli, Laibach nach Triest;

11) mit den Seitenlinien von Cilli über Agram, Karlstadt, Gospich, Zara nach Spalatro, und

12) von Laibach nach Klagenfurt;

13) von Wien über Pressburg, Neuhäusl, Pesth, Szegedin, Temeswar, Peterwardein und Semlin nach der Grenze bei Belgrad an der Save zum Anschluss an die serbischen Linien;

14) mit den Seitenlinien von Czegled nach Szolnok;

15) von Temeswar nach Orsowa, und

16) von Temeswar über Herrmanstadt und Kronstadt zur Walachischen Grenze bei Ober-Tömos als Anschluss an die walachische Linie;

17) von Wien über Brünn, Böhmisch-Trübau und Prag nach Bodenbach zum Anschluss an die sächsischen Linien;

18) von Wien über Olmütz nach Oderberg zum Anschluss an die preussischen Linien;

19) mit den Seitenlinien von Olmütz nach Trübau zum Anschluss an die Linie von Wien nach Bodenbach und

20) von Oderberg nach Troppau;

21) mit der Fortsetzung von Oderberg über Krakau, Bochnia, Tarnow, Rzeszow, Przemysl, Lemberg, Tarnopol, Zalesczyk, Czernowitz nach der moldauischen Grenze bei Nemeritscheni zum Anschluss an die moldauische Linie;

22) mit der Seitenlinie von Krakau nach Myslowitz zum Anschluss an die preussischen und russischen Linien.

B. In Preussen.

1) Von Berlin über Potsdam, Magdeburg, Oschersleben, Braunschweig, Hannover (Anschluss an die hannoverschen Linien), Minden, Hamm, Duisburg (Anschluss an die niederländischen Linien), Düsseldorf, Deutz, Köln, Aachen bis zur Grenze bei Herbesthal zum Anschluss an die belgischen Linien;

2) mit der Seitenlinie von Hamm nach Münster;

3) von Düsseldorf nach Elberfeld,

4) von Deutz nach Coblenz, Trier und Saarbrück zum Anschluss an die französischen Linien und

5) der Seitenlinie von Trier nach Luxemburg;

6) von Berlin über Dessau, Cöthen, Halle, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Cassel, Marburg und Giessen nach Frankfurt a. M.;

7) mit der Seitenlinie von Cöthen nach Magdeburg, und

8) von Halle nach Leipzig zum Anschluss an die sächsischen Linien;

9) mit der Verbindungs-Linie von Frankfurt a. M. über Wiesbaden und Ems nach Coblenz;

10) von Berlin über Wittenberge, Hagenow (Anschluss an die mecklenburgische Linie nach Schwerin) nach Hamburg zum Anschluss an die dänischen Linien;

11) mit der Seitenlinie von Büchen nach Lübeck (Anschluss daselbst an die Linie von Lübeck nach Travemünde);

12) Von Berlin über Stettin, Kreuz, Bromberg, Dirschau, Elbing, Königsberg und Gumbinnen bis zur Grenze bei Eudkuhnen zum Anschluss an die russischen Linien;

13) mit den Seitenlinien von Stettin über Anclam und Wolgast nach Stralsund;

14) von Stettin nach Swinemünde;

15) von Kreuz nach Posen;

16) von Dirschau nach Danzig;

17) von Gumbinnen über Tilsit nach Memel;

18) von Königsberg nach Pillau;

19) von Berlin über Frankfurt a. d. O., Liegnitz, Breslau, Oppeln, Cosel, Ratibor nach Oderberg zum Anschluss an die österreichischen Telegraphen-Linien;

20) mit der Seitenlinie von Cosel nach Myslowitz zum Anschluss an die russischen und österreichischen Linien.

C. In Bayern.

1) Von München nach Salzburg zum Anschluss an die österreichischen Linien, mit der Fortsetzung nach Berchtesgaden;

2) von München über Landshut und Regensburg nach Passau zum Anschluss an die österreichischen Linien;

3) von München über Augsburg, Ansbach, Nürnberg, Bamberg und Bayreuth nach Hof zum Anschluss an die sächsischen Linien;

4) mit der Abzweigung von Augsburg über Kempten nach Lindau, und

5) der Unter-Abzweigung von Kempten nach Hohenschwangau;

6) mit der Abzweigung von Augsburg nach Ulm zum Anschluss an die würtembergischen Linien;

7) mit der Abzweigung von Bamberg über Schweinfurt, Würzburg, Aschaffenburg, Offenbach nach Frankfurt a. M., Darmstadt, Worms, Ludwigshafen, Speyer und Landau nach der französischen Grenze bei Weissenburg zum Anschluss an die französischen Linien;

8) mit den Seitenlinien von Schweinfurt nach Kissingen;

9) von Lichtenfels nach Coburg;

10) von Aschaffenburg nach Hanau;

11) von Worms nach Mainz.

D. In Sachsen.

1) Von Dresden nach Bodenbach zum Anschluss an die österreichischen Linien;

2) von Dresden über Riesa nach Leipzig zum Anschluss an die preussischen Linien;

3) mit Abzweigung von Riesa nach Chemnitz, und

4) von Leipzig über Altenburg und Zwickau nach Hof zum Anschluss an die bayerschen Linien;

5) von Dresden über Bautzen nach Zittau.

E. In Würtemberg.

1) Von Stuttgart nach Ulm zum Anschluss an die bayerschen Linien;

2) mit der Fortsetzung von Ulm nach Friedrichshafen, Lindau nach Bregenz zum Anschluss an die österreichischen und schweizerischen Linien;

3) von Stuttgart nach Bruchsal zum Anschluss an die badischen Linien;

4) mit der Abzweigung von Bietigheim nach Heilbronn.

F. In Hannover.

1) Von Hannover nach Harburg und

2) von Hannover nach Bremen;

3) von Hannover über Osnabrück, Lingen (Anschluss an die niederländischen Linien) nach Emden:

4) von Hannover über Göttingen nach Cassel zum Anschluss an die preussischen Linien;

G. In den Niederlanden.

1) Von Haag über Rotterdam, Dortrecht und Breda nach der Grenze zum Anschluss an die belgischen Linien;

2) von Haag über Amsterdam, Utrecht und Arnheim nach der preussischen Grenze in der Richtung auf Duisburg;

3) mit den Seitenlinien von Utrecht über Gorinchem nach Breda;

4) von Arnheim über Zütphen (Anschluss an die hannoverschen Linien), Deventer, Zwolle, Meppel und Assen nach Gröningen, und

5) von Arnheim nach Mastricht und zur preussischen Grenze bei Aachen zum Anschluss an die preussischen Linien.

H. In Mecklenburg-Schwerin.

1) Von Schwerin über Hagenow (Anschluss an die preussischen Linien) nach Ludwigslust;

2) von Schwerin nach Wismar;

3) mit der Fortsetzung nach Güstrow und Rostock.

I. In Baden.

1) Von Carlsruhe über Kehl (Anschluss an die französischen Linien) nach Haltingen an die schweizerische Grenze bei Leopoldshöhe zum Anschluss an die schweizerischen Linien;

2) von Carlsruhe über Bruchsal (Anschluss an die würtembergischen Linien) und Mannheim nach Frankfurt a. M. zum Anschluss an die bayerschen und preussischen Linien;

3) mit der Seitenlinie von Carlsruhe nach Pforzheim.

6. Anschluss der Vereinslinien an die Linien auswärtiger Staaten.

Die Vereinslinien stehen gegenwärtig mit den Linien der auswärtigen Staaten in Verbindung:

1) Mit der Hamburg-Cuxhaven-Bremer Privat-Telegraphen-Linie vermittelst der preussischen Telegraphen-Station zu Hamburg und den hannoverschen Telegraphen-Stationen zu Harburg und Bremen.

2) Mit den Telegraphen-Linien der Herzogthümer Modena und Parma und mit jenen des Grossherzogthums Toskana vermittelst der österreichischen Telegraphen-Station zu Mantua.

Mit der Telegraphen-Linie Modena's auf der Grenze bei Guastalla; mit derjenigen Parma's auf der Grenze bei Piacenza; vermittelst der modenesischen und parmesanischen Linien mit denen Toscana's, des Kirchenstaates und Neapels.

3) Mit den Linien der Schweiz vermittelst der österreichischen Telegraphen-Station zu Mailand auf der Grenze bei Chiasso; vermittelst der Stationen zu Feldkirch und Bregenz auf den Grenzen bei Oberried und Höchst; vermittelst der badischen Station zu Haltingen auf der Grenze bei Leopoldshöhe; endlich vermittelst der französischen Linie über St. Louis.

4) Mit Belgien vermittelst der preussischen Linie auf der Grenze bei Herbesthal zwischen Aachen und Verviers und der niederländischen Linie auf der Grenze bei Breda.

5) Mit Frankreich auf der badischen Grenze bei Kehl, auf der bayerschen bei Weissenburg und der preussischen bei Saarbrück; dann über Belgien mit Benutzung der belgischen Telegraphen-Linie von Herbesthal bis an die französische Grenze bei Quiévrain, so wie von den Niederlanden aus von der Grenze bei Breda bis zu der französischen bei Quiévrain; endlich vermittelst der schweizerischen Linien bis St. Louis oder Genf und mittelst der sardinischen Linien bis zur Grenze bei Chapareillan.

6) Mit Sardinien auf der österreichischen Grenze bei Buffalora und mittelst der schweizerischen Linien bei Brissago und St. Julien.

7) Mit Spanien über Piemont und Südfrankreich.

8) Mit Grossbritannien vermittelst der unterseeischen Telegraphen-Linie vom Haag nach Oxfordness, dann durch Belgien vermittelst der unterseeischen Telegraphen-Linie von Ostende nach Dover, so wie durch Belgien und Frankreich vermittelst der unterseeischen Telegraphen-Linie von Calais nach Dover.

9) Mit der Lübecker Telegraphen-Linie von Lübeck nach Travemünde mittelst der preussischen Station zu Lübeck.

10) Mit den dänischen Linien auf der preussischen Telegraphen-Station zu Hamburg.

11) Mit den schwedischen Linien vermittelst der dänischen Linie von Hamburg bis Helsingör.

12) Mit den russischen Linien auf den preussischen Grenzen bei Eudkuhnen (in der Nähe von Gumbinnen) und bei Myslowitz, und auf den österreichischen bei Granitza.

13) Mit der moldauischen Linie nach Jassy auf der österreichischen Grenze bei Nemeritscheni.

14) Mit der Wallachischen Linie nach Bukarest, Giurgewo, Varna und Balaclawa auf der österreichischen Grenze bei Ober-Toemos.

15) Mit der serbischen Linie auf der österreichischen Grenze an der Save zwischen Semlin und Belgrad.

16) Mit den Taunus-Eisenbahn-Telegraphen-Linien auf den Vereins-Stationen zu Frankfurt a. M. und Wiesbaden.

17) Mit der Altona-Kieler Eisenbahn-Telegraphen-Linie vermittelst der preussischen Station zu Hamburg.

18) Mit der niederländischen Privat-Telegraphen-Linie von Amsterdam nach dem Helder, in Amsterdam.

19) Mit der niederländischen Eisenbahn-Telegraphen-Linie von Amsterdam nach Haarlem, in Amsterdam, resp. vom Haag bis Rotterdam im Haag.

20) Mit der niederländischen Privat-Telegraphen-Linie zwischen Rotterdam und Brouwershafen in Rotterdam.

21) Mit der braunschweigischen Telegraphen-Linie von Braunschweig nach Harzburg in Braunschweig.

7. Bestimmungen über die Benutzung der Vereins-Telegraphenlinien.

Die Benutzung der Telegraphen der Vereins-Regierungen steht Jedermann ohne Ausnahme zu, jedoch kann jede Regierung für alle oder gewisse Arten der Correspondenz einzelne Linien ausser Betrieb setzen. Gewisse Stationen sind zu jeder Tages- und Nachtzeit geöffnet, während für andere nur bestimmte Dienststunden festgesetzt sind. Ein Verzeichniss dieser Stationen befindet sich in allen Stationszimmern. Auch Depeschen für die Beförderung nach dem Auslande werden überall angenommen; ebenso können auch Depeschen von der letzten Telegraphen-Vereinsstation aus, vermittelst vorhandener Eisenbahnbetriebs-Telegraphen, wo dies zulässig, befördert werden.

Die Depeschen-Annahme geschieht nach einer bestimmten Reihenfolge, zuerst kommen die Staats-, dann die Eisenbahn- und Telegraphen-Dienst-Depeschen, dann die Privat-Depeschen. Die Depeschen können in deutscher oder französischer, auf gewissen Stationen auch in englischer Sprache abgefasst sein; mehr als 100 Worte dürfen Privat-Depeschen in der Regel nicht übersteigen.

Die Gebühren werden nach der directen Entfernung von der Aufgabe- bis zur Ankunfts- beziehungsweise Grenzstation berechnet und betragen:

Entfernung nach		Beförderungs-Gebühr für eine Depesche														
		Einf. Depesche bis 25 Worte.			von 26 — 50 Worten.			von 51 — 100 Worten.			von 101 — 125 Worten.			von 126 — 150 Worten.		
Zonen.	Meilen.	Thlr.	Fl. Conv.	Fl. rhein. oder niederl.	Thlr.	Fl. Conv.	Fl. rhein. oder niederl.	Thlr.	Fl. Conv.	Fl. rhein. oder niederl.	Thlr.	Fl. Conv.	Fl. rhein. oder niederl.	Thlr.	Fl. Conv.	Fl. rhein. oder niederl.
I.	bis 10	$\frac{2}{3}$	1	$1\frac{1}{5}$	$1\frac{1}{3}$	2	$2\frac{2}{5}$	2	3	$3\frac{3}{5}$	$2\frac{2}{3}$	4	$4\frac{4}{5}$	$3\frac{1}{3}$	5	6
II.	10— 25	$1\frac{1}{3}$	2	$2\frac{2}{5}$	$2\frac{2}{3}$	4	$4\frac{4}{5}$	4	6	$7\frac{1}{5}$	$5\frac{1}{3}$	8	$9\frac{3}{5}$	$6\frac{2}{3}$	10	12
III.	25— 45	2	3	$3\frac{3}{5}$	4	6	$7\frac{1}{5}$	6	9	$10\frac{4}{5}$	8	12	$14\frac{2}{5}$	10	15	18
IV.	45— 70	$2\frac{2}{3}$	4	$4\frac{4}{5}$	$5\frac{1}{3}$	8	$9\frac{3}{5}$	8	12	$14\frac{2}{5}$	$10\frac{2}{3}$	16	$19\frac{1}{5}$	$13\frac{1}{3}$	20	24
V.	70—100	$3\frac{1}{3}$	5	6	$6\frac{2}{3}$	10	12	10	15	18	$13\frac{1}{3}$	20	24	$16\frac{2}{3}$	25	30
VI.	100—135	4	6	$7\frac{1}{5}$	8	12	$14\frac{2}{5}$	12	18	$21\frac{3}{5}$	16	24	$28\frac{4}{5}$	20	30	36
VII.	135—175	$4\frac{2}{3}$	7	$8\frac{2}{5}$	$9\frac{1}{3}$	14	$16\frac{4}{5}$	14	21	$25\frac{1}{5}$	$18\frac{2}{3}$	28	$33\frac{3}{5}$	$23\frac{1}{3}$	35	42
VIII.	175—220	$5\frac{1}{3}$	8	$9\frac{3}{5}$	$10\frac{2}{3}$	16	$19\frac{1}{5}$	16	24	$28\frac{4}{5}$	$21\frac{1}{3}$	32	$38\frac{2}{5}$	$26\frac{2}{3}$	40	48
IX.	220—270	6	9	$10\frac{4}{5}$	12	18	$21\frac{3}{5}$	18	27	$32\frac{2}{5}$	24	36	$43\frac{1}{5}$	30	45	54
X.	270—325	$6\frac{2}{3}$	10	12	$13\frac{1}{3}$	20	24	20	30	36	$26\frac{2}{3}$	40	48	$33\frac{1}{3}$	50	60

Auf jeder Telegraphenstation ist ein alphabetisches Verzeichniss sämmtlicher Vereinsstationen mit den beigefügten Gebühren dem Publicum zugänglich angeheftet, und werden die Gebühren für die Beförderung der Depeschen nach ausserhalb der Telegraphenlinien gelegenen Orten in folgender Weise erhoben:

a. für die Beförderung per Post in recommandirten Briefen 4 sgr. = 3 ggr. 2 pf. = 12 kr. Conv. = 14 kr. rhein. = 24 cents niederl. bei Depeschen, welche innerhalb der deutsch-österreichischen Postvereinsstaaten oder den Niederlanden verbleiben, und 12 sgr. = 9 ggr. 7 pf. = 36 kr. C. M. = 42 kr. rhein. = 72 cents niederl. für Depeschen, welche über das deutsch-österreichische Postgebiet oder die Niederlande hinausgehen;

b. für die Beförderung durch Boten 20 sgr. = 16 ggr. = 1 fl. Conv. = 1 fl. 12 kr. rhein. = 1 fl. 20 cents niederl.;

c. für die Beförderung mittelst Estafetten, die von der betreffenden Postverwaltung hierfür wirklich zu berechnende Gebühr.

Auch bei Depeschen nach auswärtigen Staaten, mit denen der Verein im Depeschenverkehr steht, werden neben den Vereinsgebühren die auswärtigen Gebühren sofort berechnet und erhoben.

8. Ausserdeutsche Telegraphie und Schluss-Betrachtung.

Werfen wir noch einen Blick auf die Telegraphie der ausserdeutschen Staaten, so bemerken wir, dass auch dort dieselbe in jeder Weise gefördert wird, da ihre Bedeutung für den öffentlichen Verkehr und alle Verhältnisse des Lebens zu einleuchtend und von zu wichtigen Folgen ist.

In Europa nimmt die Schweiz den ersten Rang ein, sowohl was die Anzahl der Meilen und Stationen, als die Billigkeit betrifft, da dort die Kosten der einfachen telegraphischen Correspondenz das Briefporto nicht um Vieles übersteigen.

Es kommen in der Schweiz auf 1 Station nur 25000 Bewohner, dagegen in England 56050, in Sardinien 70000, in Belgien, wo sich das auf die Telegraphie verwandte Capital mit 20 pCt. verzinst, 130000, in Frankreich 290000 Bewohner. Ferner zählten zu Anfang des Jahres 1855 England etwa 1000 Meilen, Schweden etwa 165 Meilen Telegraphen mit 11 Stationen, Dänemark 165 Meilen mit 9 Stationen, Sardinien, ohne den unterseeischen Telegraphen von Spezzia nach Afrika, 202 Meilen mit 70 Stationen, Modena 34^{7} Meilen mit 4 Stationen, Parma 26^{20} Meilen mit 2 Stationen, Toscana 42^{75} Meilen mit 13 Stationen und auch der Kirchenstaat 88^{5} Meilen mit 5 Stationen.

Die spanischen Cortes bewilligten der Regierung unterm 25. Mai 1855 zur Anlegung von Telegraphenlinien einen Credit von etwas über 1 Million Thaler und auch in Russland sind bereits die bedeutendsten Punkte des europäischen Theiles durch Telegraphen mit einander verbunden.

Sämmtliche Staaten Europas werden aber hinsichtlich der Ausdehnung der Telegraphie in ihrem Gebiete von Nordamerika übertroffen, das etwa 8000 geogr. Meilen mit 894 Stationen zählt.

Die Frage, ob die Telegraphie dem Staate oder Privaten zu überlassen sei, ist für Frankreich, die Schweiz, Oesterreich, Preussen und die übrigen deutschen Staaten bereits entschieden und kann es sich deshalb hier nur noch darum handeln, in welcher Weise der Staat dieses bedeutungsvollste aller Verkehrsmittel zu behandeln und zu fördern hat. Sparsamkeit in den Einrichtungen, wie in der Verwaltung, und somit möglichste Billigkeit der Gebühren, sind Ansprüche, die nicht nur aus der Natur dieses Institutes, als eines öffentlichen Verkehrsmittels, sondern auch in Folge der bereits gewonnenen Ergebnisse, ihre vollste Berechtigung haben und auf alle zur Erreichung dieses Zweckes geeignete Umstände die grösste Aufmerksamkeit zu richten, dürfte deshalb die Aufgabe aller Staats-Oekonomie sein. So darf vielleicht hier auch noch die in Oesterreich bereits angeordnete

und mit namhafter Kostenersparniss verbundene Neuerung Erwähnung finden, die Telegraphenleitungsdrähte auf lebenden Bäumen statt der jetzigen Säulen zu befestigen, wozu man besonders die Esche und Lärche als geeignet hält.

Eine Missbilligung aber dürfte es verdienen, wenn in der zum Abschlusse des dritten Nachtragvertrages abgehaltenen deutsch-österreichischen Telegraphen-Conferenz um deshalb auf die gewünschte Herabsetzung der Telegraphentarife noch nicht hat eingegangen werden können, weil die vorhandenen Betriebsmittel einzelner Verwaltungen des Vereins für die von einer solchen Maassregel zu erwartende gesteigerte Benutzung der Telegraphen noch nicht hinreichend erschienen; bestimmt ein Zeichen mangelhafter Einrichtungen und Ausserachtlassung der sich doch deutlich genug vorher ankündigenden Fortschritte und Ansprüche dieses neuen Verkehrsmittels.

Die Telegraphie verdient nicht nur wegen ihrer Bedeutung für das bürgerliche Leben Beachtung, sie kann auch zugleich als eins der grössten Resultate menschlicher Einsicht und menschlichen Vollbringens betrachtet werden.

Schon ist es möglich, in Bezug auf die wechselseitige Mittheilung vermittelst derselben die Begriffe des Raums und der Zeit zwischen den entferntesten Bewohnern Europas fast zu beseitigen, ebenso ist bereits Afrika mit dem europäischen Festlande in Verbindung gesetzt, und wenn das grossartige Unternehmen der telegraphischen Verbindung Neufoundlands mit Irland erst vollendet sein wird, ebenso der unterseeische Telegraph von Spezzia seine Fortsetzung nach Indien erhalten, auch Russland sein ungeheures Reich zur Vereinigung mit Nordamerika durchzogen haben wird, dann werden bald die entferntesten Bewohner der Erde einander nahe gerückt sein und der menschliche Wille mit den Winden um die Wette den ganzen Erdball umsausen.

Handels- und Schifffahrts-Verträge.

Ueber die älteren in Kraft stehenden Handels- und Schifffahrts-Verträge Oesterreichs und Preussens siehe Jahrbuch III., 343. Seit Anfang 1854 sind hinzugekommen:

Oesterreich mit

Belgien: Verträge wegen Gleichstellung der beiderseitigen mit den meistbegünstigten Schiffen bezüglich der Schifffahrts-Abgaben und der Zölle auf ein- und ausgeführte Waaren. Vom 25. October 1841 und 2. Mai 1854.

Preussen: s. Preussen und Zollverein.

Zollverein: Declarationen und Erläuterungen vom 15. Januar, 22. Januar, 4. April, 25. April und 10. Juni 1855.

— Erlass vom März 1854, das Zollverfahren bei der Durchfuhr auf kurzen Strecken längs der Grenzen gegen den Zollverein betreffend.

— Declaration zum Zollvertrag vom 19. Februar 1853, Versendung von Roheisen im Zwischenverkehr mit Oesterreich betreffend. Vom J. 1854.

— Erlass wegen Transit-Erleichterung. Vom 10. Juni 1855.

Preussen und **Zollverein** mit

Belgien: Die Verträge vom 1. September 1844 und 18. Februar 1852 sind mit dem 1. Januar 1854 erloschen.

— Uebereinkommen zwischen den Zollvereinsstaaten und Belgien wegen Besteuerung der Handelsreisenden. Vom 2. Januar 1855.

Oesterreich: Verfügung des Handelsministers vom 10. Januar 1854, enthaltend nähere Erläuterungen und Anordnungen zum Handels- und Zollvertrage vom 19. Februar 1853; s. auch Oesterreich.

Toscana: Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen Preussen und Oldenburg und Toscana wegen Schifffahrts-Abgaben. Von 1853.

Niederlande: Uebereinkunft wegen zollfreien Eingangs von Zinn, Theer und Pech aus den niederländischen Colonieen in den Zollverein. Vom 7. December 1854.

Russland: Telegraphen-Vertrag vom 26. September 1854.

Neue Verträge anderer Staaten.

Argentinische Conföderation mit

Buenos-Ayres: Freundschafts- und Handels-Vertrag. Vom 8. Jan. 1855; s. Frankreich und Grossbritannien.

Baden (s. Frankreich).

Bremen (s. Vereinigte Staaten).

Belgien (s. Frankreich, Preussen und Zollverein, Oesterreich, Russland und Sardinien).

Buenos-Ayres (s. Argentinische Conföderation).

Chili (s. Mexico).

Costa-Rica (s. Niederlande).

Dänemark (s. Vereinigte Staaten).

Frankreich mit

Baden: Vertrag vom 3. April 1854 zum gegenseitigen Schutz des Eigenthums für Originalwerke der Literatur und Musik.

Belgien: Handels-Vertrag vom 27. Februar 1855 wegen gegenseitiger Herabsetzung von Zöllen.

— Literarische und commerzielle Convention vom 22. August 1852, am 1. April 1854 von den belgischen Kammern genehmigt.

Argent. Conföderation: Verordnung über die freie Schifffahrt auf dem Parana und Uruguay vom 10. Juni 1851, ratificirt am 21. September 1854.

Grossbritannien mit

Kirchenstaat: Declaration vom 17. November 1854 bezüglich der Gleichstellung der beiderseitigen Flaggen in englischen und römischen Häfen.

Argent. Conföderation: Vertrag über die freie Schifffahrt auf dem Parana und Uruguay. Vom 10. Juli 1851.

Vereinigte Staaten: Vertrag, betreffend die Ausübung der Fischerei an den Küsten von Britisch Nord-Amerika und Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse. Vom 5. Juni 1854.

Toscana: Uebereinkunft in Betreff der gegenseitigen Zulassung zum Küstenhandel. Vom 30. December 1854.

Sardinien: Additional-Convention zum Vertrage vom 27. Februar 1851 wegen gegenseitiger Zulassung zum Küstenhandel. Vom 9. August 1854.

Siam: Handelsvertrag von 1855.

Hannover, Oldenburg und **Schaumburg-Lippe**:

Beitritt zum Handels- und Schifffahrts-Vertrage zwischen dem Zollverein und den Niederlanden. Vom 27., 19. und 11. October 1854.

Hansestädte mit

Neu-Granada: Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 3. Juni 1854.
Nicaragua: desgl. vom 26. Juli 1854.

Niederlande: Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 12. Juli 1852, am 16. Februar 1854 ratificirt.

Japan (s. Vereinigte Staaten).

Kirchenstaat: (s. Grossbritannien und beide Sicilien).

Mexico: Die mit Chili und Peru geschlossenen Verträge sind abgelaufen.

Neu-Granada (s. Hansestädte).

Nicaragua (s. Hansestädte).

Niederlande (s. Hansestädte, Hannover, Toscana und Zollverein).

Oldenburg (s. Niederlande und Hannover, Sardinien und Sicilien).

Peru (s. Mexico und Sardinien).

Russland mit

Belgien: Declaration vom 11. März 1854 zu dem Vertrage vom 14. Dec. 1850, dessen Ausdehnung auf die indirecte Schifffahrt betreffend.

Preussen: s. Preussen.

Vereinigte Staaten: Vertrag vom 11. Juli 1854, ratificirt den 9. März 1855, über die Grundsätze der Behandlung neutraler Schiffe in Kriegszeiten.

Sardinien mit

Belgien: Declaration vom 2. Mai 1854 zum Vertrage vom 24. Januar 1851, Ausdehnung der gegenseitigen Gleichstellung der Schiffe auf den indirecten Verkehr.

Oldenburg: Vertrag wegen Mitbetheiligung am Handels- und Schifffahrts-Vertrage zwischen dem Zollverein und Sardinien. Vom 14. Dec. 1854.

Peru: Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 14. Juni 1853.

(s. Grossbritannien, Toscana, Türkei und Schweden und Norwegen).

Schaumburg-Lippe (s. Niederlande und Hannover).

Schweden und **Norwegen** mit

Sardinien: Vertrag wegen Reciprocität bei der Kabotage. Vom 2. März 1855.

Sicilien, Königreich beider, mit

Kirchenstaat: Reciprocitäts-Abkommen wegen Schifffahrt. Vom 19. Juli 1854.

Oldenburg: Vertrag wegen Mitbetheiligung am Handels- und Schifffahrts-Vertrage zwischen dem Zollverein und Sicilien. Vom 30. Januar 1855.

Toscana: Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 10. März 1853.

Siam (s. Grossbritannien).

Toscana mit

Niederlande: Vertrag wegen beiderseitiger Nationalflaggen in den beiderseitigen Häfen. Vom 11. Juli 1853.

Sardinien: Vertrag wegen gegenseitiger Zulassung zur Küstenschifffahrt. Vom 19. December 1854.

(S. auch Grossbritannien und Preussen und Oldenburg und Sicilien.)

Türkei mit

Sardinien: Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 31. Juli 1854.

Vereinigte Staaten mit

Japan: V. wegen Oeffnung des Hafens Nangasaki und der Behandlung Schiffbrüchiger. Vom Jahre 1854.

Russland: s. Russland.

Bremen: Zusatz-Artikel zum Postvertrag vom 17. Mai 1855.

Dänemark: Der Handels- und Schifffahrts-Vertrag vom 26. April 1826 ist im J. 1855 gekündigt worden.

Grossbritannien: s. Grossbritannien.

Register.

Aegypten, Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Baumwollproduction 135. Schifffahrt 266.
Algier, Getreide-Aus- und Einfuhr 95, Schifffahrt 266.
Anhalt-Bernburg, Papiergeld 152. Eisenbahnen 235.
Anhalt-Dessau, Dessauer Bank 141, 143, 149. Papiergeld 152. Cours der Bank-Actien 161. Eisenbahnen 235.
Anleihen 160.
Argentinische Conföderation, Verträge 324.
Asche, Preissteigerung 154.
Australien, Goldproduction 150. Einwanderung 289.
Auswanderung aus Deutschland 289—290. Gesetze 290—305.
Baden, Bevölkerung 51. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Geldprägung 151. Papiergeld 152. Anleihen 160. Versicherungen 193—204. Eisenbahnen 235, 247. Dampfschifffahrt-Gesellschaft 288. Telegraphen 313, 314—318. Verträge 324.
Baiern, Bevölkerung 51. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Getreidezufuhr und Preise in München 107. Banken 141, 144, 146, 149, 152, 161. Geldprägung 151. Papiergeld 152. Course der Bank-Actien 161. Versicherungen 193—204. Eisenbahn-Concessions-Gesetz 229—234. Eisenbahnen 235 247. Dampfschifffahrts-Gesellschaften 281, 282. Concessions-Urkunde 285—287. Telegraphen 308, 311, 314, 319.
Barbaresken-Staaten, Schifffahrt 266.
Banken 140—163.
Banknoten in Umlauf 151—153. Actien-Course 161.
Baumwolle, Preissteigerung 154.
Baumwollwaaren 133—138.
Belgien, im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Verkehr mit dem Zollverein 65—67, 76. Getreide-Aus- u. Einfuhr 95, 110. Getreidepreise 105. Getreidezufuhr aus Russland 110—112. Baumwollproduction 134. Anleihen 160. Lebensversicherungen 173, 179. 184. Schifffahrt 252—266. Auswanderung über Antwerpen 289. Telegraphen 308. Verträge 323—325.
Branntwein, Verbrauch und Steuer-Ertrag pro Kopf im Zollverein 87.
Brasilien, im Sunde privilegirt 30. Baumwollproduction 135. Schifffahrt 252, 253, 258, 259. Einwanderung 289.
Braunschweig, Bevölkerung 51. Messen 76. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Uebergangs-Abgaben 92. Banken 141, 144, 149. Papiergeld 152. Course der Bankactien 161. Versicherungen 194—197. Eisenbahnen 235, 247.
Bremen, im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Verkehr mit dem Zollverein 74, 75, 76. Getreide-Aus- und Einfuhr 95, 109. Disconto-Kasse 140, 144, 149. Waarenpreise 154. Discont 156. Schifffahrt 249, 259—261, 263. Handel 260, 261. Rhederei 264. Verkehr auf der Weser 270—272. Auswanderung 289. Auswanderungs-Gesetz 290 bis 300. Verträge 326.
Britisch Nord-Amerika, Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Einwanderung 289.
Buenos-Ayres, Schifffahrt 254, 255. Auswanderungs-Gesetz 300. Verträge 324.
Butterhandel des Zollvereins 123.
Caffee, Einnahme bei der Versteuerung 52. Verbrauch und Steuer-Ertrag pro Kopf im Zollverein 87. Preissteigerung 154.
Canada, Getreide-Aus- und Einfuhr 95.
Cap-Colonie, Einwanderung 289.
Central-Amerika, Schifffahrt 252, 253, 258, 259.
Chili, Schifffahrt 258, 259. Einwanderung 289. Verträge 325.
China, Handel mit Bremen 261.
Cigarren-Ausfuhr Deutschlands nach den Verein. Staaten 74.
Columbien, Schifffahrt 258, 259.
Course, Wechsel-, Staatspapier- und Actien- 157—163.
Dampfschifffahrts-Gesellschaften 263. Strom- 270, 272, 281—285. Rhein- 273—277. Baiersche Concessions-Urkunde 285—287. Course der Actien 288.
Dänemark, Sundzoll 1. Handels-Tractat mit

Preussen 1, 11, 17. Hoheitsrecht über den Sundzoll 10, 12. Vortheile aus dem Sundzoll 13, 16, 19. Instruction zur Elbschifffahrts-Commission 19. Geschichte des Sundzolls 21—30. Vertrag mit den Niederlanden 25, 26, mit Frankreich 25, Schweden 26, Preussen 27, 28, Grossbritannien 28, Ver. Staaten 326. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Einnahmen aus dem Sundzoll 38, 41. Getreide-Aus- und Einfuhr der Herzogthümer 95. Getreidepreise 105. Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Getreide-Einfuhr von Russland 110—112. Schifffahrt 252—266.
Deutschland, Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Woll-Ausfuhr nach Grossbritannien 131. Papiergeld 153. Eisenbahnen 205—248. Rhederei 264—267. Telegraphen 306—321.
Disconto 156, 157.
Donau-Fürstenthümer, Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Schifffahrt 266.
Eisenproduction 127. Waaren und Maschinen 128. Preissteigerung 154.
Eisenbahnen, Actien-Course 160, 205—248. Betriebsresultate 205—207, 236, 237. Dividenden 208, 209, 215, 216. 1854 eröffnet 235. Projectirte 238—248.
Ernte in Preussen 94—99, in Würtemberg 99—104.
Flachs, Ernte in Irland 129. Handel im Zollverein 129.
Fleischhandel des Zollvereins 123.
Flösserei des Rheins 277.
Frachten, Schiffs-, 256, 257.
Frankfurt a. M., Bevölkerung 51. Messe 76. Zoll-Einnahmen 82, 84, 85. Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Banken 141, 149. Geldprägung 151. Papiergeld 152. Course der Bankactien 161. Discont 156. Versicherungen 194—201. Eisenbahnen 247. Dampfschifffahrt-Gesellschaft 281.
Frankreich, Vertrag mit Dänemark 25. Im Sunde privilegirt 29. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Verkehr mit dem Zollverein 63, 64, 76. Zoll-Einnahmen 90. Bevölkerung 91. Getreide-Aus- und Einfuhr 95, 109. Getreidepreise 105. Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Getreidezufuhr aus Russland 110—112. Wein-Ein- und Ausfuhr 124. Spiritushandel 126. Baumwoll-Einfuhr aus den Vereinigten Staaten 133, überhaupt 134. Geldprägung 150. Banknoten im Umlauf 153. Discont in Paris 156. Goldpreise in Paris 159. Anleihen 160. Lebensversicherungen 173, 179, 184. Eisenbahnen 248. Schifffahrt 252—266. Rheinzölle 277—281. Auswanderung über Havre 289. Auswanderungs-Gesetz 301, 302. Telegraphen 308. Verträge 324.
Geldprägung 150, 151.
Getreide-Handel, Ernte, Preise 94—123.
Gewürze, Verbrauch und Steuerertrag pr. Kopf im Zollverein 87.
Gold-Production 150. Preise 159.
Griechenland, Schifffahrt im Sunde 31, 32. Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Getreidezufuhr von Russland 110. 111. Schifffahrt 258, 259, 266.
Grossbritannien, Vertrag mit Dänemark 28. Im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Verkehr mit dem Zollverein 67, 68, 76. Zoll-Einnahmen 90. Bevölkerung 91. Getreide-Aus- und Einfuhr 95, 109. Getreidepreise 105. Getreidezufuhr aus Russland 110—112. Flachsernte in Irland 129. Woll-Aus- und Einfuhr 131. Baumwoll-Einfuhr aus den Vereinigten Staaten 133, 135. Baumwoll-Preise in Manchester 136. Baumwollenwaaren-Ausfuhr und Preise 137. 138. Seiden-Einfuhr 139. Geldprägung 150. Banknoten im Umlauf 153. Discont in London 156. Goldpreise in London 159. Versicherungen 173, 176, 179, 184, 189. Eisenbahnen 242, 243, 248. Schifffahrt 252—266. Frachten 257. Handel der Colonieen mit Bremen 261. Telegraphen 306. Verträge 324.
Hamburg im Sunde privilegirt 29. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Getreide-Aus- und Einfuhr 95, 109, 149. Discont 156. Goldpreise 159. Versicherungen 193—199. Seeversicherungen 202. Schifffahrt 249, 258—260, 263. Handel 260. Paket-Fahrt-Actiengesellschaften 263. Rhederei 264. Elbverkehr 268—270. Auswanderung 289. Auswanderungs-Gesetz 302—304.
Hannover, Schifffahrt im Sunde 31. 32. Directe Sendungen aus den Vereinigten Staaten 74. Zoll-Einnahmen 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Bevölkerung und Zollantheil 91. Uebergangs-Abgaben 92. Papiergeld 152. Lebensversicherungen 173, 179. Versicherungen 193—199, 203. Eisenbahnen 235, 247. Schifffahrt 250. 252—266. Handel mit Bremen 261. Rhederei 264. Elbverkehr 270. Weserverkehr 270—272. Telegraphen 308, 312, 314—316, 318. Verträge 324.
Hansestädte. Directe Sendungen aus den Vereinigten Staaten 74. Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Getreidezufuhr aus Russland 110—112. Schifffahrt mit Triest 266. Verträge 324.
Häute, Preissteigerung 154.
Hessen, beide, Bevölkerung 51. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Darmstädter Bank 140, 144, 146. Geldprägung 151. Papiergeld 152. Course der Bankactien 161. Versicherungen 193, 196, 197, 200, 201. Eisenbahnen 235.
Hessen-Darmstadt, Dampfschifffahrt-Gesellschaft 282.
Hessen-Homburg, Banken 149. Geldprägung 151.
Holland s. Niederlande.
Holzhandel des Zollvereins 123.
Holstein, Eisenbahnen 235. Schifffahrt 249, 250. Schifffahrt 252—266. Rhederei 264. Elbverkehr von Altona 268—270.
Honduras, Schifffahrt 258, 259.
Jamaica, Einwanderung 289.
Japan, Verträge 326.
Ionische Inseln, Getreidezufuhr von Russland 110. Schifffahrt 252, 253, 266.
Italien, Schifffahrt im Sunde 31, 32. Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Schifffahrt 252—266.
Kirchenstaat, Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Schifffahrt 266. Verträge 324, 325.
Knyphausen, Schifffahrt im Sunde 31.
Kohlen-Production in Preussen 126. Preissteigerung 154.
Kurhessen, Uebergangs-Abgaben 92. Eisenbahnen 235.
Lippe-Schaumburg, Bevölkerung und Zoll-Antheil 91.
Lübeck, im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Banken 141, 143, 147, 149. Papiergeld 152. Versicherungen 194—197. Schifffahrt 250, 262, 263. Rhederei 264.
Luxemburg, Bevölkerung 51. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Uebergangs-Abgaben 92.
Mecklenburg, Schifffahrt im Sunde 31, 32. Getreide-Aus- und Einfuhr 95, 109. Hornviehpreise 123. Banken 140, 141, 143, 146, 149. Course der Bank-Actien 161. Versicherungen

194—199, 204. Eisenbahnen 235. Schifffahrt 251—266. Rhederei 264. Telegraphen 308, 313—315, 318.
Messen 76.
Mexico, im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt 252, 253, 258, 259. Handel mit Bremen 261. Verträge 325.
Nassau, Bevölkerung 51. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Geldprägung 151. Papiergeld 152. Eisenbahnen 247.
Neapel, Schifffahrt im Sunde 32. Getreidezufuhr aus Russland 110, 111. Schifffahrt 252—266. Verträge 325.
Neu-Granada, Verträge 324.
Nicaragua, Einwanderung 289. Verträge 324.
Niederlande, Vertrag mit Dänemark 25, 26. Im Sunde privilegirt 29. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Verkehr mit dem Zollverein 69, 70, 76. Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Getreidezufuhr aus Russland 110—112. Banknoten 153. Versicherungen 200. Schifffahrt 252—266. Rhein-Dampfschifffahrts-Gesellschaft 273—277. Rheinzölle 277—281. Telegraphen 308, 313, 314, 318. Verträge 323, 325.
Norwegen, den Sund passirte Schiffe 18. Im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Getreidezufuhr von Russland 111, 112. Schifffahrt 252—266. Verträge 325.
Oel-Handel des Zollvereins 125.
Oesterreich im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Zoll-Einnahmen 90. Bevölkerung 91. Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Getreidezufuhr aus Russland 110—112. Baumwollproduction 135. Seidenzölle 139. Banken 140, 141, 143, 144, 147—149, 158, 161. Geldprägung 151. Papiergeld 152, 153. Course der Bank-Actien 161. Anleihen 160. Versicherungen 193—204. Eisenbahnen 219, 220. Cessions-Urkunde der Staatsbahnen 221—229, 235, 238—240. Schifffahrt 250, 258, 259, 262—267. Rhederei 264—267. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft 283—285. Telegraphen 306—310, 314—317. Verträge 323.
Oldenburg, im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzukker-Industrie und Ertrag 88. Bevölkerung u. Zoll-Antheil 91. Uebergangs-Abgaben 92. Schifffahrt 249—266. Handel mit Bremen 261. Rhederei 264. Weserverkehr 270—272. Verträge 323—325.
Ostindien, Handel mit Bremen 261. Schifffahrt mit Triest 266.
Papiergeld, im Umlauf 151—153, 155.
Peru, Einwanderung 289. Verträge 325.
Pfeffer, Preissteigerung 154.
Piment, Preissteigerung 154.
Portugal, Schifffahrt im Sunde 31, 32. Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Schifffahrt 252—266.
Preissteigerung der Waaren 154.
Preussen, Handelstractat mit Dänemark 1, 11, 17. Nachtheile seiner Ostseehäfen durch den Sundzoll 5, 8, 12—14, 34—38. Vertrag mit Dänemark 27, 28. Im Sunde privilegirt 29. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Bevölkerung 51. Directe Sendungen aus den Verein. Staaten 74. Messen 76. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzukker-Industrie und Ertrag 88. Branntweinsteuer 92. Uebergangs-Abgaben 92. Ernte 94—99. Getreidepreise 99, 105. Getreidezufuhr und Preise in den Städten 107, 108. Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Getreide-Einfuhr von Russland 110—112. Butterpreise in Berlin 123. Holzhandel 123. Weinernte 124. Oelhandel 125. Spiritushandel 125, 126. Kohlenproduction 126. Eisenproduction 127. Eisenwaaren- u. Maschinenproduction 128. Flachshandel 129. Wollmärkte 130. Baumwollpreise in Breslau 136. Baumwollspinnereien 137. Banken 140-146, 149. Geldprägung 151. Papiergeld 151, 155. Course der Bank-Actien 161. Discont in Berlin 156. Wechselcourse in Berlin und Köln 157, 158. Anleihen 160. Course der Staatspapiere 162, 163. Versicherungen 173, 176, 184, 193—204, 263. Eisenbahnen 216, 217, 235, 240—247. Schifffahrt 249—257. Seehandel der Häfen und Frachten 256. Küstenschifffahrt 257. Rhederei 264. Schiffszimmerleute 267. Elbverkehr 270. Verkehr der Saale 270. — der Weser 272. — der Oder 272. — d. Pregel, Weichsel, Lippe u. Memel 273. — d. Rheins 273—277. Rheinzölle 277—281. Dampfschifffahrts-Gesellschaften 281—283. Telegraphen 307, 309—311, 314—317. Verträge 323.
Reis, Preissteigerung 154.
Reuss, Papiergeld 152.
Rhederei Deutschlands 264—267.
Rio de la Plata, Schifffahrt 254, 255.
Rosinen, Preissteigerung 154.
Rübenzucker-Steuer, -Ertrag und -Industrie 53, 88—90. Einfuhr und Verbrauch pro Kopf im Zollverein 89.
Russland, im Sunde privilegirt 29. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Verkehr mit dem Zollverein 69, 76. Zoll-Einnahmen 90. Bevölkerung 91. Getreide-Aus- und Einfuhr 95, 110—112. Getreidepreise in Odessa 105. Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Export in d. Ostsee und im Weissen Meere 116. Export von Odessa 116. — von Eupatoria 117. — von Theodosia u. Kertsch 118. — von Ismail und Reni 119. — der Häfen des Asowschen Meeres 120—122. Baumwollproduction 134. Geldprägung 150. Papiergeld 153. Petersburger Wechselcours 158. Anleihen 160. Schifffahrt 252—266. Verkehr mit Königsberg und Memel 273. Telegraphen 308. Verträge 323, 325.
Sachsen, Bevölkerung 51. Messen 76. Leipziger Zoll-Conti 76, 77. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie 88. Branntweinsteuer 92. Uebergangs-Abgaben 92. Getreidepreise 104, 105. Banken 141, 143, 144, 149. Geldprägung 151. Papiergeld 152, 155. Course der Bankactien 161. Versicherungen 173, 179, 184, 193—204. Eisenbahnen 235, 247. Elbverkehr 270. Dampfschifffahrts-Gesellschaft 288. Telegraphen 307, 308, 312, 314—316, 318.
Sachsen-Altenburg, Papiergeld 152.
Sachsen-Coburg-Gotha, Papiergeld 152. Lebensversicherungs-Bank in Gotha 174—192, 194—197. Eisenbahnen 247, 248.
Sachsen-Meiningen, Geldprägung 151. Papiergeld 152.
Sachsen-Weimar, Getreidepreise in Jena 105. Banken 141, 144, 147, 149. Papiergeld 152. Course der Bankactien 161. Versicherungen 196, 197, 204. Eisenbahnen 235, 247, 248.
Sardinien, Getreide-Aus- und Einfuhr 95, 123. Getreidezufuhr aus Russland 110—112. Schifffahrt mit Triest 266. Verträge 324—326.
Schaumburg-Lippe, Verträge 324.
Schifffahrt im Sund 31. See- 251—267. Fluss- 268—288.
Schwarzburg-Rudolstadt, Geldprägung 151. Papiergeld 152.
Schweden, den Sund passirte Schiffe 18. Vertrag mit Dänemark 26. Im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Verkehr mit dem Zollverein 75, 76. Getreide-Aus- und

. Einfuhr 95. Getreide-Einfuhr aus Russland 110—112. Baumwoll-Production 134. Schifffahrt 252—266. Verträge 325.
Schweiz, Getreide-Aus- und Einfuhr 95, 109. Baumwoll-Production 134. Telegraphen 321.
Seidenhandel 138, 139.
Siam, Verträge 324.
Sicilien, beide, s. Neapel
Spanien, im Sunde privilegirt 29. Schifffahrt im Sunde 31, 32. Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Woll-Ausfuhr nach Grossbritannien 131. Baumwoll-Production 134. Schifffahrt 252—266. Telegraphen 321.
Spiritus, Handel des Zollvereins 125, 126.
Stengel, Preissteigerung 154.
Steuer-Verein, Bevölkerung und Zoll-Antheil 91.
Süd Amerika, Schifffahrt im Sunde 32. Woll-Ausfuhr nach Grossbritannien 131. Handel mit Bremen 261.
Südfrüchte, Verbrauch und Steuer-Ertrag pro Kopf im Zollverein 87.
Sund, Schifffahrt im 31. Klarirte Ladungen 42. Getreide pr. Ordre nach Russland 110—112.
Sundzoll 1. Neuere Literatur 3, 20. v. Saenger's Antrag in der 2. Kammer 3. Hering's Antrag in der 1. Kammer 4. Nachtheile f. d. Ostseehäfen 5, 8, 12, 14. Bericht der Commissionen 9. Ursprung 9, 21. Sundzoll-Berechnung für Waaren 14—16. Petition der Breslauer Handelskammer 18. Geschichte 21—30. Privilegirte Flaggen 29. Kündigung 30. Einnahme 31. Berechnung für Waaren 39, 40.
Tabacks-Monopol im Zollverein 52. Verbrauch und Steuerertrag im Zollverein 87. Handel des Zollvereins 125.
Telegraphen 306. Deutsch-österreichischer Telegraphen-Verein 307—320. Tarif 320, 321. Ausserdeutsche 321, 322.
Thee, Preissteigerung 154.
Thran, Preissteigerung 154.
Thüringen, Bevölkerung 51. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Branntweinsteuer 92. Uebergangs-Abgaben 92. Eisenbahn 247, 248.
Toscana, Getreidezufuhr aus Russland 110. Schifffahrt mit Triest 266. Verträge 323—325.
Türkei, Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Getreidezufuhr von Russland 110—112. Schifffahrt 252, 253, 266. Verträge 326.
Uruguay, Schifffahrt 258, 259.
Venezuela, im Sunde privilegirt 30. Schifffahrt 258, 259. Einwanderung 289.
Vereinigte Staaten, im Sunde privilegirt 30. Kündigung des Sundzolles 30. Schifffahrt im Sunde 31. 32. Verkehr mit dem Zollverein 70—74, 76. Einfuhr von Cigarren aus Deutschland 74. Directe Versendungen nach Preussen, den Hansestädten und Hannover 74. Zoll-Einnahmen 90. Bevölkerung 91. Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Getreide-Ausfuhr nach Grossbritannien 109. Baumwolle-Ernte und Handel 133, 135. Goldproduction in Californien 150. Geldprägung 150. Banknoten im Umlauf 153. Eisenbahnen 248. Schifffahrt 252—266. Handel mit Bremen 261. Einwanderung 289. 290. Auswanderungsgesetz 304, 305. Telegraphen 306, 321. Verträge 324—326.
Versicherungen 164—240. Lebens- 164—192, 194—197. Renten- 193. Feuer- 198—201. Transport- 200—201. See- 202. Hagel- 203, 204. Seeversicherungen in Stettin 263.
Verträge, Sundzoll-, s. Dänemark. Deutsch-österreichischer Telegraphen-Vertrag 307, 308. Handels- und Schifffahrts- 323—326.
Waldeck, Papiergeld 152.
Wein-Verbrauch und -Steuerertrag pro Kopf im Zollverein 87. Production und Handel 124. Preissteigerung 154.
Westindien, Handel mit Bremen 261, 266.
Wolle und Wollenfabrikate im Zollverein 130—133.
Würtemberg, Bevölkerung 51. Zoll-Einnahme 82, 84, 85. Grenzmeilen und Bauschale 88. Rübenzucker-Industrie und Ertrag 88. Ernte 99—104. Weinpreise 124. Geldprägung 151. Papiergeld 152. Versicherungen 193—199, 204. Eisenbahnen 235. Dampfschifffahrts-Gesellschaft 283. Telegraphen 307, 308, 312, 313, 314, 315, 318.
Zählungen im Zollverein 50, 51, 91. — in Oesterreich, Frankreich, Vereinigten Staaten, Grossbritannien, Russland 91. — im Steuerverein 91.
Zölle, Zollvereins- 78—87. Antheil des Steuervereins 91. Rhein- 277—281, s. Sundzoll.
Zollverein, Bevölkerung 50, 51, 91. Gesetze 50—53. Ein- und Ausfuhr 54—61. Fabrikate-Ausfuhr 61, 62. Verkehr mit Frankreich 63, 64, 76, mit Belgien 65—67, 76, mit Grossbritannien 67, 68, 76, mit Russland 69, 76, mit den Niederlanden 69, 70, 76, mit den Vereinigten Staaten 70—74, 76, mit Bremen 74, 75, 76, mit Schweden 75, 76. Messen 76. Leipziger Zoll-Conti 76, 77. Einfuhr und Ertrag 1854 78—83. Ausfuhr 82. Einnahme-Vertheilung 84—86. Producten-Verbrauch u. Ertrag pr. Kopf 87. Grenzlängen und Bauschale 87, 88. Rübensteuer 88—90. Zoll-Einnahme-Vergleiche 90. Zoll-Antheil des Steuervereins 91. Branntweinsteuer und Uebergangs-Abgaben 92, 93. Handel mit Getreide 94—123. Getreide-Aus- und Einfuhr 95. Fleisch-, Butter- und Holzhandel 123. Weinproduction und Handel 124. Taback-, Oel- und Spiritus-Handel 125. Bergwerks-Producte 126—128. Leinen-Industrie 128, 129. Wolle und Fabrikate 130—133. Baumwollwaaren 133—138. Baumwollproduction 135. Einfuhr 136. Seide 138, 139. Handel mit Bremen 261. Verträge 323.
Zucker, Einfuhr und Verbrauch pr. Kopf im Zollverein 89. Preissteigerung 154.

Druck von F. Heinicke in Berlin, Dessauerstrasse Nr. 5.